

*Ontario Ministry*  
**of Transportation**

*Ministère des*  
**Transports de l'Ontario**

Government  
Publications



3 1761 11651952 1

1  
A  
S  
S  
A  
N  
O  
N



93  
94  
annual report  
*rapport annuel*



# Message du ministre

## Minister's message

I was very pleased to be appointed to the transportation portfolio in October 1994. Like my predecessor, Gilles Pouliot, I have a keen interest in, and a commitment to, the development of a provincial transportation network that is affordable, effective and accessible to all.

I believe that efficient, effective transportation facilities are vital to Ontario's economic competitiveness. And that means the Ministry of Transportation has an important role to play in the province's future.

During fiscal 1993-94, the ministry's intensive highway capital program reflected the government's strong commitment to job creation and economic renewal – and its faith in the power of transportation investment to ignite Ontario's economic engine.

One of the ministry's most important undertakings, of course, was the \$1-billion Highway 407 project, which is the largest highway construction job in Ontario's history. The new highway will provide up to 20,000 full-year jobs during construction, and help reduce the \$2-billion annual cost of lost time and productivity related to highway congestion through the Greater Toronto Area.

Highway 407 also represents a significant departure from the ministry's traditional approach to highway construction. The project will be financed through the Ontario Transportation Capital Corporation – a new tool that will ensure faster and more efficient delivery of large transportation projects. The highway will also be operated as a toll road, with user revenues helping to offset the costs of construction.

Another major departure from the past is that the new highway is being designed, built, maintained and operated to the ministry's specifications by a consortium of private-sector companies. The consortium includes some of Ontario's most experienced road design and construction firms.

The experience these companies gain from the Highway 407 project will help them to compete successfully for other large highway projects around the world. As well, the all-electronic toll technology developed for Highway 407 could give Ontario firms a valuable new product to sell in foreign markets.

The ministry's new approach to building Highway 407 included getting detailed value engineering studies from both of the consortia that competed for the project – which resulted in some \$200 million in savings over the highway's original design. New, value-oriented initiatives like this are helping the ministry deliver this important new public facility 20 years sooner than anticipated, and at a lower overall cost to the taxpayer.

There were many other important activities during the 1993-94 fiscal year. This annual report describes some of the ministry's most significant achievements. In any circumstances – and by any measure – it was a year of major accomplishment. Yet it also needs to be said that MTO people worked to achieve their objectives during a very difficult economic and fiscal period in Ontario – a time when all operating budgets and business processes were under intense scrutiny.

I am both pleased and grateful for the efforts of the dedicated ministry staff who used their collective and individual skills, talents and creativity to find ways of working smarter, and to deliver high-quality programs and products at a lower cost to the taxpayer.

These achievements, made one at a time and with little fanfare, add up to a lasting legacy of quality and value to the people of Ontario – the people whose interests we protect and for whose benefit we serve.

Mike Farnan

Mike Farnan  
Minister

J'ai été très heureux d'avoir été nommé ministre des Transports en octobre 1994. Comme mon prédécesseur, Gilles Pouliot, je m'intéresse vivement à ce secteur et je tiens à ce que l'Ontario continue de développer un système de transport abordable, efficace et entièrement accessible.

J'estime que des installations de transports efficaces sont essentielles pour assurer la compétitivité de l'Ontario. C'est pour cette raison que le ministère des Transports joue un rôle si important dans l'avenir de la province.

Au cours de l'exercice 1993-1994, le programme intensif d'investissement du ministère dans le réseau routier a témoigné de l'engagement ferme du gouvernement envers la création d'emplois et le renouveau de l'économie et de sa confiance dans le pouvoir des investissements dans le secteur du transport pour faire tourner le moteur économique de l'Ontario.

L'une des initiatives les plus importantes du ministère a été, bien entendu, le projet de l'autoroute 407. D'une valeur d'un milliard de dollars, ce projet représente le contrat de construction de route le plus important de l'histoire de l'Ontario. La nouvelle autoroute fournira jusqu'à 20 000 emplois à temps plein au cours de sa construction et aidera aussi à réduire les coûts annuels de 2 milliards de dollars associés à la perte de temps et de productivité causée par les embouteillages dans la région du grand Toronto.

L'autoroute 407 représente une innovation notable par rapport à la façon dont le ministère procédait dans le passé pour construire des routes. Elle sera financée par un organisme de la Couronne, la Société d'investissement dans les transports de l'Ontario, qui permettra de réaliser les projets de transports de grande envergure de façon plus rapide et plus efficace. De plus, l'autoroute sera à péage et les fonds ainsi recueillis contribueront à couvrir les coûts de construction.

Autre nouveauté, l'autoroute sera conçue, construite, entretenue et gérée conformément aux spécifications du ministère par un consortium de compagnies du secteur privé qui représente certaines des entreprises les plus expérimentées de l'Ontario dans le domaine de la conception et de la construction de routes.

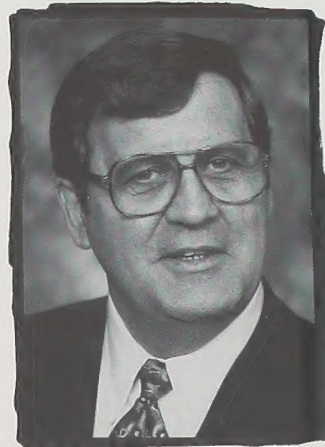
L'expérience acquise dans le cadre de la construction de l'autoroute 407 rendra les compagnies participantes plus compétitives pour les autres grands projets de construction de routes dans le reste du monde. De même, la technologie de péage entièrement électronique mise au point pour l'autoroute 407 pourrait donner aux entreprises de l'Ontario un produit nouveau à vendre sur les marchés étrangers.

Par ailleurs, dans le cadre de sa nouvelle approche pour la construction de l'autoroute 407, le ministère a demandé aux deux consortiums en lice pour ce projet d'effectuer des études d'ingénierie de la valeur, qui ont permis de réaliser des économies de 200 millions de dollars sur les coûts du projet initial. Ces nouvelles initiatives axées sur la valeur aideront le ministère à mettre cette importante installation à la disposition du public 20 ans plus tôt que prévu et à un coût moindre pour les contribuables.

De nombreuses autres activités importantes ont eu lieu pendant l'exercice 1993-1994 et le présent rapport en décrit quelques-unes. En toutes circonstances – et sous tous les aspects – ce fut une année de réalisations majeures. Mais il ne faut pas non plus oublier que les employés du MTO ont réussi à atteindre leurs objectifs dans un contexte économique et budgétaire très difficile pour l'Ontario, à une époque où tous les budgets de fonctionnement et pratiques courantes faisaient l'objet d'un examen minutieux.

Je remercie de leur dévouement et de leurs efforts tous les employés du ministère qui ont mis en commun leurs compétences, leurs talents et leur créativité pour trouver des façons de travailler plus intelligemment et pour offrir des programmes et des produits de haute qualité à un coût moindre pour les contribuables.

Ces réalisations ont été accomplies graduellement, presque sans publicité. Elles constituent un legs de qualité et de valeur qui nous permettra de protéger les intérêts de notre clientèle – la population de l'Ontario.



Mike Farnan

Le ministre,  
Mike Farnan



## Deputy Minister's *message*

On behalf of all ministry staff, I want to take this opportunity to welcome our new minister, the Honorable Mike Farnan, who was appointed to the transportation portfolio in October

1994, as this report was being readied for publishing. Mr. Farnan has also asked me to join him in extending best wishes from all ministry staff to his predecessor, the Honorable Gilles Pouliot, who served as Minister of Transportation for the last four years, including the period covered by this annual report.

Fiscal 1993-94 was a year of major challenges and change for ministry staff in all parts of the province. With many new projects under way, and several new approaches to conducting our daily business, the MTO team worked hard to squeeze the greatest possible value out of every budget dollar.

During the year, the ministry undertook several important initiatives designed to realize the government's vision of road safety in Ontario. That vision is to make the province's roads the safest in North America. Our efforts to promote road safety included

the introduction of a graduated licensing system for all new drivers in the province. This is a major step that will greatly reduce the number of collisions each year, and that will ultimately save many lives. Even a 10 per cent reduction will save more than 100 lives and \$170 million per year.

During the year, the ministry also introduced a six-part integrated program to improve road safety throughout the province. It includes activities undertaken in co-operation with the ministries of the Attorney General, Solicitor General and Correctional Services. For example, we have the introduction of photo radar to reduce speeding, magnetic-stripe driver's licences, and a revamped system for collecting and analyzing provincial data on collisions.

In June 1993, the ministry carried out a new education and enforcement campaign in partnership with police forces across the province. The goal of the campaign was to make the public more aware of the dangers of aggressive driving, yet another move to improve road safety.

In many ways, fiscal 1993-94 represented a turning point for the ministry, as we put the recession behind us, and looked ahead to meeting Ontario's transportation needs in the 21st century. We worked together creatively, to meet our many challenges in new ways and with fewer resources.

I am very pleased by the progress we made in 1993-94, and I want to extend my appreciation to all ministry staff for the dedication and commitment they have shown to making the ministry so successful.

*George Davies*

George Davies  
Deputy Minister

## Message du sous-ministre

Au nom de tous les employés du ministère, je tiens à souhaiter la bienvenue à notre nouveau ministre, l'honorable Mike Farnan, qui a été nommé à ce poste en octobre 1994, au moment où l'on s'apprêtait à publier le présent rapport. De plus, au nom de Mike Farnan et de tous les employés du ministère, j'offre mes meilleurs vœux de réussite à l'ancien ministre des Transports, l'honorable Gilles Pouliot, qui a occupé ce poste pendant les quatre dernières années, y compris pendant la période visée par le présent rapport.

Dans toutes les régions de la province, les employés du ministère ont dû relever de nombreux défis et s'adapter à d'importants changements au cours de l'exercice 1993-1994. Le personnel a lancé de nombreux projets et adopté de nouvelles façons d'administrer ses affaires quotidiennes dans le but d'utiliser le plus judicieusement possible les deniers publics.

Au cours de l'exercice, le ministère a mis sur pied plusieurs initiatives importantes afin de réaliser la vision du gouvernement en matière de sécurité routière, qui consiste à faire des routes de l'Ontario les routes les plus sécuritaires en Amérique du Nord. Ainsi, nous avons mis sur pied un système de délivrance graduelle des permis de conduire à l'intention de tous les nouveaux conducteurs de la province en vue de réduire considérablement le nombre de collisions qui surviennent chaque année et, par conséquent, de sauver des vies. Une simple réduction de 10 pour 100 du nombre de collisions permettrait de sauver plus de 100 vies et d'économiser 170 millions de dollars par année.

Par ailleurs, en collaboration avec le ministère du Procureur général et le ministère du Solliciteur général et des Services correctionnels, le ministère a lancé un programme intégré à six volets visant à accroître la sécurité routière dans la province. Ce projet comprend l'utilisation de radars photographiques pour réduire les excès de vitesse, l'adoption de permis de conduire munis d'une bande magnétique et la modernisation du système de collecte et d'analyse des données provinciales sur les collisions.

En juin 1993, le ministère a lancé une campagne d'information et d'application des lois en collaboration avec les corps policiers de la province. Toujours dans le but d'accroître la sécurité routière, cette campagne visait à sensibiliser davantage le public aux dangers de la conduite agressive.

À bien des égards, l'exercice 1993-1994 a marqué une nouvelle orientation pour le ministère; alors que la province se remet de la pire récession, nous nous sommes tournés résolument vers les moyens de répondre aux besoins de transports de la province au XXI<sup>e</sup> siècle. Nous avons uni nos efforts et fait preuve de créativité et d'innovation pour nous acquitter de nos fonctions et relever les nombreux défis qui se sont présentés et ce, malgré la diminution des ressources à notre disposition.

Je suis très heureux des progrès que nous avons accomplis pendant l'exercice 1993-1994, et je remercie tous les employés du ministère de leur dévouement et des efforts considérables qu'ils ont déployés pour permettre au ministère de remplir si brillamment son mandat.

*George Davies*

Le sous-ministre,  
George Davies

## Doing business differently

## Une nouvelle façon de gérer les affaires



The Ministry of Transportation, under one corporate name or another, has been one of Ontario's most important government agencies for more than 75 years. But while the ministry's strategic importance to the province has remained constant over the years, its approach to the business of building, operating and maintaining an effective transportation system has evolved and changed.

The most recent major changes got under way in 1991, when MTO began to "re-engineer" the way it conducts its daily business. That year, the ministry began a major restructuring of its head office organization and also began making plans to move its corporate headquarters from Downsview to St. Catharines.

The second phase of major change came the following year, with a ministry-wide review of 13 key business processes. These reviews were designed to revamp and improve the ministry's performance in all major activity areas, and were accompanied by reviews of service delivery, areas of excellence and expertise, and research and development.

The third phase – implementing major business changes – is still under way, but it has already led to a wide range of moves designed to increase efficiency, reduce costs, give customers better service and get more value for every tax dollar the ministry spends. The ministry's business re-engineering in 1993-94 went right to the core of the organization, resulting in a year of widespread changes for staff and one in which teamwork, partnerships and creativity were essential.

In 1993-94 a ministry team, led by director Ravi Girdhar from the Transportation Systems Planning Branch, continued work on TRANSFOCUS 2021, the first major Ontario transportation study that looks at a broad spectrum of provincial transportation objectives. In addition to establishing an efficient transportation system, TRANSFOCUS 2021 looks at promoting economic development, preserving important agricultural and environmental values, ensuring reasonable access to transportation services for all members of the public and encouraging more compact, sustainable forms of urban development.

TRANSFOCUS 2021 is designed to assess transportation needs in the Niagara area – an important commercial and tourist gateway, and an area that contains a wealth of natural and economic values. The study will identify the area's transportation needs for people and goods over the next 30 years, and also devise a short-term action plan to address the region's most pressing transportation issues.

Fiscal 1993-94 was a challenging and successful year for staff of the Ministry of Transportation. Throughout the organization, new business approaches came into effect. A small sampling of new ways of doing business is described here – many more are under way and planned for the years ahead.

### SPEEDY DELIVERY-HIGHWAY 407

Some of the most significant business innovations involved the building of Highway 407, north of Toronto – the largest highway project in Ontario history. Highway 407 will be financed by a new Crown agency called the Ontario

Sous un nom ou sous un autre, le ministère des Transports est, depuis plus de 75 ans, l'un des organismes gouvernementaux les plus importants de l'Ontario. Mais, même si l'importance stratégique du ministère pour la province est restée constante au cours des années, ses façons de procéder pour assurer la construction, l'administration et l'entretien d'un système de transport efficace ont évolué.

Les changements importants les plus récents ont été amorcés en 1991 lorsque le MTO a commencé à «remanier» la façon dont il mène ses affaires quotidiennes. Cette année-là, le ministère a entrepris une restructuration majeure de son bureau principal et a également commencé à organiser le déménagement de son siège social de Downsview à St. Catharines.

La seconde phase des changements importants a eu lieu l'année suivante avec l'examen, dans tous les bureaux du ministère, de 13 modes de fonctionnement clés. Ces examens avaient pour objet de moderniser et d'améliorer les réalisations du ministère dans tous ses grands secteurs d'activité et étaient accompagnés d'une révision de la prestation des services, des secteurs d'excellence et d'expertise, de la recherche et du développement.

La troisième phase – l'application de modifications majeures à la façon de gérer les affaires – n'est pas terminée, mais a déjà donné lieu à toutes sortes de changements destinés à accroître l'efficacité, réduire les

coûts, offrir un meilleur service aux consommateurs et tirer le maximum de chaque dollar dépensé par le ministère. En 1993-1994, la réorganisation du fonctionnement du ministère a porté sur le cœur même de l'organisme et s'est traduite par de vastes changements pour le personnel, dans lesquels le travail d'équipe, le partenariat et la créativité ont joué un rôle essentiel.

En 1993-1994, une équipe du ministère dirigée par Ravi Girdhar, de la Direction de la planification des systèmes de transport, a continué à travailler sur TRANSFOCUS 2021, la première étude d'envergure sur les transports de l'Ontario, qui examine tout un ensemble d'objectifs provinciaux en matière de transport. Outre la mise en place d'un système de transport efficace, TRANSFOCUS 2021 s'intéresse à la promotion de la croissance économique et à la préservation des caractéristiques agricoles et environnementales importantes. Elle veille également à ce que tous les membres du public aient raisonnablement accès aux services de transport et encourage l'adoption de formes de développement urbain plus compactes et plus viables sur le plan écologique.

TRANSFOCUS 2021 a pour objet d'évaluer les besoins de transport dans la région de Niagara – importante porte commerciale et touristique de la province et région riche tant sur le plan de l'activité économique que des richesses naturelles. L'étude permettra de déterminer les besoins de transport de personnes et de marchandises de la région au cours des 30 prochaines années et d'élaborer un plan d'action à court terme en réponse aux problèmes les plus urgents de la région dans ce domaine.

L'exercice financier 1993-1994 a été une année difficile, mais marquée par le succès pour le personnel du ministère des Transports. De nouvelles façons de procéder ont été mises en œuvre dans tout le ministère. Celles qui sont décrites ici n'en constituent qu'un petit échantillon. Bien d'autres sont en cours ou prévues pour les années à venir.

## contents table des matières

Doing business  
differently  
Une nouvelle façon de  
gérer les affaires

3

Delivering capital  
projects  
Les projets  
d'investissement

9

The road safety  
agenda  
Le Programme de  
sécurité routière

12

Serving our  
customers  
Le service à la  
clientèle

15

Maximizing the  
system  
Les efforts déployés  
pour maximiser le  
système

18



Transportation Capital Corporation. It will be designed, built, maintained and operated for the province by a consortium of private-sector companies. And it will be operated as a toll road, with toll revenues helping to pay for its construction and operation. The all-electronic toll collection system developed for the 407 could also give Ontario firms leading-edge technology to sell in foreign markets.

All these innovations called for changes in the way the ministry goes about building a provincial highway, and for staff to find creative approaches and constructive solutions as they explored new ways to deliver the road.

During the bidding process for Highway 407, for example, the ministry's Highway 407 team, led by Dave Garner and Tony Salerno, asked the two competing groups of companies to undertake value engineering studies of the project – to design or redesign the project to maximize its benefits and minimize its costs.

The consortia reviewed all the materials, structures and standards proposed for Highway 407, and submitted more than 60 recommendations that will help the province realize project savings of some \$200 million.

By re-engineering the delivery of Highway 407, Ontario will have the new highway years sooner than anticipated and at a lower cost to taxpayers.

The design/build approach to construction, also known as total project management, represents another significant change in the ministry's way of doing business. Total project management saves time and improves efficiency by grouping multiple highway design and construction contracts into large, single contracts. Essentially, it makes the contractor responsible for a larger part of the job – or, in some cases, for the whole project.

In March 1994, Transportation Minister Gilles Pouliot announced the first highway contract in Ontario that will use the design/build concept – the widening of the Queen Elizabeth Way from Casablanca Boulevard to Victoria Avenue, near St. Catharines.

In adopting this approach, the ministry is recognizing the strength of Ontario's road-building industry and helping it to develop new capabilities. Total project management gives the province more flexibility in delivering capital projects. At the same time, it may help Ontario road builders compete successfully for similar design/build contracts around the world.

#### SERVING TAXPAYERS WITH CO-OPERATION FOR LOWER COSTS

Sometimes a helping hand can go a long way. In the ministry's case, that hand extends right across the province.

In Northwestern Region, near Kenora, lies the small town of Jaffray-Melick. As a heavy bed of snow lay on the town in the winter of 1993-94, Thunder Bay District Engineer Ernie Pritchard and operations staff approached town officials with a proposal to repair and maintain the town's fleet of half-ton trucks, graders and plows.

For a nominal fee, the town could benefit from MTO's expertise and save money, he argued. The town and the ministry reached an agreement and the ministry assumed the work in late March.

Co-operation between the province and municipalities represents a new way of doing business, sharing expertise, eliminating duplication and saving thousands of taxpayer dollars.

For years, Perth County had been looking for a maintenance yard to build a sand-salt storage building in the ministry's Southwestern Region, but didn't have a site. With the region's reorganization in 1993, the Stratford office was left with surplus space and garage bays it could share.

In early July, after five months of negotiation, Regional Municipal Maintenance Engineer John Godin and staff finalized an agreement: Perth County would share existing garage bays and construct a shared sand-salt building on the MTO site, which they would lease for 20 to 25 years for a nominal fee. MTO also arranged for the Ministry of Agriculture, Food and Rural Affairs to move from rental space in the city to surplus office space at the London-Stratford district office.

In Eastern Region, the Township of Kingston now has the use of a sand dome and salt shed after reaching an agreement with the ministry. The township had been storing its sand and salt outdoors on its own site, and the ministry wanted to move its maintenance yard closer to the township. Negotiations between the two resulted in an agreement that

#### ACCÉLÉRATION DES TRAVAUX-L'AUTOROUTE 407

La construction de l'autoroute 407, au nord de Toronto – le projet de construction de route le plus important de l'histoire de l'Ontario – compte parmi les innovations les plus marquantes du ministère en matière de gestion. L'autoroute 407 sera financée par un nouvel organisme de la Couronne appelé la Société d'investissement dans les transports de l'Ontario, et sera conçue, construite, entretenue et administrée pour la province par un consortium de compagnies du secteur privé. Elle fonctionnera comme une autoroute à péage et les recettes obtenues serviront à payer sa construction et son exploitation. De plus, le système entièrement électronique de collecte du péage élaboré pour la 407 donnera aux entreprises de l'Ontario une technologie de pointe à vendre sur les marchés étrangers.

Toutes ces innovations requéraient que le ministère modifie la manière dont il procède pour construire une autoroute provinciale et que son personnel, soucieux de trouver une façon différente de «fournir» la route, trouve des procédés nouveaux et des solutions originales.

Dans le cadre du processus d'appel d'offres pour l'autoroute 407, par exemple, l'équipe du ministère en charge du projet, sous la direction de Dave Garner et de Tony Salerno, a demandé aux deux groupes d'entreprises en compétition d'entreprendre des études d'ingénierie de la valeur du projet – afin de le concevoir ou le reconcevoir de façon à maximiser ses avantages et minimiser ses coûts.

Les consortiums ont examiné toutes les structures, toutes les normes et tous les matériaux proposés pour l'autoroute 407 et ont soumis plus de 60 recommandations qui aideront la province à réaliser des économies de quelque 200 millions de dollars sur le projet.

Grâce aux changements apportés à la construction de l'autoroute 407, l'Ontario disposera de l'autoroute plus tôt que prévu et à un coût moindre pour les contribuables.

L'approche conception/construction, appelée aussi gestion globale, représente un autre changement notable dans la façon dont le ministère mène ses affaires. La gestion globale permet de gagner du temps et d'améliorer l'efficacité en regroupant les multiples contrats de conception et de construction en gros contrats uniques. Essentiellement, cela rend l'entrepreneur responsable d'une plus grande partie du projet ou, dans certains cas, du projet tout entier.

En mars 1994, Gilles Pouliot, ministre des Transports, a annoncé le premier contrat d'autoroute en Ontario à utiliser l'approche conception/construction – l'élargissement de l'autoroute Queen Elizabeth entre le boulevard Casablanca et l'avenue Victoria, près de St. Catharines.

En adoptant cette façon de faire, le ministère reconnaît la force du secteur de la construction des routes de l'Ontario et l'encourage à développer des capacités nouvelles. Le système de gestion globale donne à la province davantage de souplesse dans la réalisation de ses projets d'investissement. En même temps, il peut aider les constructeurs de routes de l'Ontario intéressés par des contrats similaires de conception/construction à travers le monde à se placer en position concurrentielle.

#### LA COOPÉRATION POUR FAIRE BAISSER LES COÛTS ET MIEUX SERVIR LES CONTRIBUABLES

Il suffit parfois d'une main tendue pour aller très loin. Dans le cas du ministère, cette main est tendue dans toute la province.

Dans la région du Nord-Ouest, près de Kenora, se trouve la petite ville de Jaffray-Melick. Alors qu'elle était recouverte d'une épaisse couche de neige pendant l'hiver 1993-1994, Ernie Pritchard, ingénieur du district de Thunder Bay, et le personnel d'exploitation ont proposé aux autorités de la ville de réparer et d'entretenir son parc de camions demi-tonne, de niveleuses et de chasse-neige.

Il a fait valoir que, pour une somme minime, la ville pourrait bénéficier de l'expertise du MTO et faire des économies. La ville et le ministère ont conclu un accord et le ministère a exécuté les travaux à la fin du mois de mars.

La coopération entre la province et les municipalités représente une nouvelle façon de faire des affaires, de partager les connaissances, d'éliminer le double emploi et d'économiser des milliers de dollars aux contribuables.

Depuis des années, le comté de Perth cherchait en vain un chantier d'entretien où construire un bâtiment d'entreposage du sable et du sel dans la région du Sud-Ouest du ministère. Suite à

the ministry would build a shared sand dome on the township's site, the township would supply 10 years' worth of sand and salt, and taxpayers will reap the benefits of streamlined services.

#### CHANGING AWARENESS: EMPLOYMENT EQUITY AT MTO

Ontario's population is changing – becoming more diverse, with people from all kinds of different backgrounds joining the workforce and being hired and promoted. Employment Equity is a key way of making sure that everyone – including women, aboriginal peoples, people with disabilities, Francophones and racial minorities – has an equal chance at competing for jobs.

#### PAST: EDUCATION AND TRAINING

- Ministry workshops give managers a better understanding of what Employment Equity means to them and their staff.
- Employees learn about their rights and responsibilities under Employment Equity.
- The overall training goal is a healthy workplace – one that realistically reflects the community.
- A Workplace Discrimination and Harassment Prevention Program is established, to help people feel comfortable about identifying their concerns and give managers the tools to address concerns quickly and efficiently.

#### PRESENT: IMPLEMENTATION

- An Employment Systems Review – carried out by a union-management partnership – helps to identify areas where improvement is needed.
- Changes in the size of the workforce occur without undue hardship for people in the designated groups. In fact, overall, there is a slight increase in their ranks among ministry staff.

#### FUTURE: ON THE ROAD

- The focus shifts to St. Catharines – home of the ministry's new head office. Although the transition to a new home will be challenging for everyone, it will be even more so for people who have special cultural or physical needs.
- An ambitious outreach program – aimed at establishing the necessary community links before the move takes place – helps make the decision to go easier.

TRAFFIC ENFORCEMENT OFFICERS LIKE LORI LETTERIO ARE RESPONSIBLE FOR ENFORCING THE NATIONAL SAFETY CODE FOR COMMERCIAL VEHICLES.



LORI LETTERIO EST UNE DES AGENTS RESPONSABLES DE LA MISE EN APPLICATION DU CODE NATIONAL DE SÉCURITÉ POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES.

la réorganisation de la région, en 1993, le bureau de Stratford s'est retrouvé avec un espace excédentaire et des garages qu'il pouvait partager.

Au début de juillet, après cinq mois de négociation, John Godin, ingénieur municipal chargé de l'entretien des installations régionales, et son personnel ont mis la dernière main à l'accord. Le comté de Perth partagerait les garages existants et construirait un bâtiment conjoint pour l'entreposage du sable et du sel sur les lieux du MTO, que celui-ci lui louerait pour une somme minime pendant 20 à 25 ans. De même, le MTO a organisé le déménagement du ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales, qui louait des locaux en ville et occupe maintenant l'espace excédentaire dont disposait le bureau de district de London-Stratford.

Dans la région de l'Est, le canton de Kingston peut maintenant utiliser des entrepôts de sable et de sel à l'issue d'une entente conclue avec le ministère. Le canton conservait son sable et son sel à l'extérieur, sur un terrain lui appartenant, et le ministère voulait rapprocher son chantier d'entretien du canton. Les négociations entre les deux parties ont abouti à une entente selon laquelle le ministère construirait un entrepôt de sable sur le terrain du canton, qu'il partagerait avec ce dernier. Le canton fournirait dix ans de sable et de sel et les contribuables bénéficieraient de cette simplification des services.

#### SENSIBILISATION ACCRUE À L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI AU MTO

La population ontarienne évolue constamment. Des personnes de divers milieux se joignent au marché du travail, trouvent un emploi et reçoivent des promotions. L'équité en matière d'emploi est un moyen important de s'assurer que les emplois sont offerts équitablement aux divers groupes qui composent la population – notamment les femmes, les Autochtones, les personnes ayant un handicap, les Francophones et les membres d'une minorité raciale.

#### LE PASSÉ : SENSIBILISATION ET FORMATION

- Les ateliers offerts par le ministère aident les chefs de service à mieux comprendre ce qu'est l'équité en matière d'emploi et son incidence sur leur personnel.
- Les employés sont sensibilisés aux droits et responsabilités que leur confère l'équité en matière d'emploi.
- L'objectif général du programme de formation est de créer un milieu de travail sain et qui reflète de façon réaliste la composition de la population.
- On a créé un programme de prévention de la discrimination et du harcèlement au travail pour que les employés puissent faire part plus facilement de leurs préoccupations et que les chefs de service disposent des outils nécessaires pour régler les problèmes de façon rapide et efficace.

#### LE PRÉSENT : MISE EN OEUVRE

- La Révision des systèmes d'embauche, effectuée dans le cadre d'un partenariat patronal-syndical, aide à déterminer les secteurs où il faut apporter des améliorations.
- Les variations d'effectif n'affectent pas trop les membres des groupes désignés. En fait, dans l'ensemble, leur nombre a légèrement augmenté au sein du personnel du ministère.

#### L'AVENIR : EN ROUTE

- On mettra l'accent sur St. Catharines, emplacement du nouveau bureau principal du ministère. Le déménagement présentera plusieurs défis pour toutes les personnes touchées, mais plus spécialement pour celles ayant des besoins culturels ou physiques précis.
- Un important programme de liaison, ayant pour but de tisser les liens nécessaires avec la communauté avant le déménagement, aidera les employés à prendre leur décision.
- Le ministère prend les mesures nécessaires pour intégrer l'équité en matière d'emploi à toutes ses activités dans le but de protéger tous ses employés, surtout quand la situation économique est difficile.

#### DES PARTENARIATS DANS LE MONDE ENTIER

Les compagnies de transport de l'Ontario espèrent faire un bout de chemin avec l'Inde.

Leur moyen de transport sera une entente signée l'année dernière entre l'Ontario et l'Inde, un accord de partage de technologie et d'expertise routières.

«L'entente est très utile», dit Steve Skelton, chef du Bureau des partenariats et des relations extérieures à la Direction des politiques ministérielles. L'Ontario a maintenant un accès direct aux contrats possibles avec l'Inde. «Il est évident que cela a été bénéfique», dit-il.



- The ministry moves to make Employment Equity part of everything it does, to protect everyone – especially during tough economic times.

#### WORLDWIDE PARTNERSHIPS

Ontario's transport-related companies are expecting to catch a ride on the highway to business with India.

Their mode of transportation will be a memorandum of understanding between Ontario and India signed last year, an agreement to share highway technology and expertise.

"The memorandum helps a lot," says Steve Skelton, manager of external relations and partnerships office, Corporate Policy Branch. Ontario now has an inside track on potential contracts with India. "It has obviously paid off," he says.

In July 1993, MTO's bid to develop and deliver a freeway design, construction and operations training program was selected by India's surface transport ministry.

The program was designed by John Vording, senior design development engineer, highway planning and design development section, and his staff. In the fall of 1993, MTO's Transportation Operations and Transportation Engineering Standards branches – in association with the private consulting engineering firm M.M. Dillon Ltd. – delivered the intensive 14-week program to 27 engineers from India.

#### STREAM-LINED CONSTRUCTION

Lamont Creek trickles quietly alongside the TransCanada Highway near Schreiber, a tiny community east of Thunder Bay. Like many streams in the area, Lamont Creek is the natural home of the brook trout.

Not even a stone's throw away, a construction crew digs and blasts through the rugged terrain in an effort to straighten a curve in Highway 17. Lamont Creek, however, lies in its path.

With help and advice from both the Ministry of Natural Resources and Canada's Department of Fisheries and Oceans, the Ministry of Transportation will move the creek – and transplant it to a new location a few metres away.

For years, moving and restoring waterways was a matter of controlling drainage. These days, however, every step is taken to avoid disturbing a stream. But if it must be moved, the emphasis is on preserving the plant and animal life in and around it.

"We used to think there was so little construction up north that it would not affect the environment," said Harold Makela, an environmental planner with MTO in Thunder Bay. "Now we are more aware of its effects on the surrounding habitat."

As a result, when the senior designer, Lindsay Kosa, planned the project, he took into account – among other things – maximum and minimum water levels, the shape of the stream bed and its current, grade, width and depth.

Kosa designed a new 245-metre channel to mirror the old one as closely as possible. The V-shaped stream bed will be lined with stones of the appropriate size and shape for fish spawning. Large rocks will be strategically placed to create pools and rapids. Willows and alders will be planted along the banks to prevent erosion, shade the stream and provide organic matter to attract fish food like insects and worms.

Soon Lamont Creek will meander beside the highway once again. For the next few years, Makela will keep an eye on it to ensure the stream adjusts to the changes.

#### KEEPING ONTARIO BEAUTIFUL

Picture the flicker of light on metal, subdued by the shadow of a rubber tire moulded into a rolling landscape, covered with a blanket of newspapers rustling in the wind.

Images of beauty? Not quite. Imagine this scene a thousand times over and throw in the occasional stove, can of paint and old boot for good measure until you can envision more than three metric tonnes of discarded waste scattered alongside a highway. Hard to imagine, and hard to tolerate. MTO staff couldn't and wouldn't.

Instead, they decided to wage a war on roadside waste, recruiting the general public to take on the task of keeping roads attractive. The Adopt-a-Highway Program was introduced in 1991 in Thunder Bay, Kenora and Sault Ste. Marie. It encourages citizens, community and civic organizations, private businesses and industry to adopt a designated portion of highway right-of-way – up to three

En juillet 1993, l'offre du MTO d'élaborer et de dispenser un programme de formation en conception, construction et exploitation des autoroutes a été choisie par le ministre du Transport terrestre de l'Inde.

Le programme a été conçu par John Vording, ingénieur principal en conception industrielle, Section de la conception et de la planification des routes, et son personnel. Au cours de l'automne 1993, la Direction des activités de transport et la Direction du génie et des normes de transport de l'Ontario, en association avec la firme d'ingénieurs-conseils M.M. Dillon Ltd., ont dispensé le programme intensif de 14 semaines à 27 ingénieurs de l'Inde.

#### ROUTES ET RUISSEAUX

Le ruisseau Lamont coule tranquillement le long de la Transcanadienne près de Schreiber, une toute petite agglomération à l'est de Thunder Bay. Comme beaucoup de cours d'eau de la région, le ruisseau Lamont est l'habitat naturel de l'omble de fontaine.

À deux pas de là, une équipe de construction creuse la rocaille et fait sauter le rocher pour redresser un virage de la route 17. Le ruisseau Lamont, cependant, lui bouche le passage.

Avec l'aide et les conseils du ministère des Richesses naturelles et du ministère canadien des Pêches et des Océans, le ministère des Transports déplacera le cours d'eau, et le transplantera dans un autre endroit, à quelques mètres de là.

Pendant très longtemps, on a déplacé et aménagé les cours d'eau pour maîtriser l'écoulement des eaux. De nos jours, on fait tout pour éviter de déranger un cours d'eau. S'il faut le déplacer, cependant, on s'efforce de préserver les espèces végétales et animales qu'il abrite et qui l'entourent.

«Nous pensions autrefois qu'il y avait si peu de construction dans le Nord que cela n'aurait pas d'effet sur l'environnement», a déclaré Harold Makela, planificateur de l'environnement pour le MTO à Thunder Bay. «Maintenant, nous avons davantage conscience de l'impact que cela peut avoir sur l'habitat environnant.»

En conséquence, lorsque le concepteur principal, Lindsay Kosa, a organisé le projet, il a tenu compte – entre autres choses – des niveaux d'eau maximum et minimum, de la forme du lit du cours d'eau, de son courant, de sa pente, de sa largeur et de sa profondeur.

Lindsay Kosa a conçu un nouveau lit de 245 mètres pour le cours d'eau qui ressemblera le plus possible à l'ancien. Le lit, en forme de V, sera tapissé de pierres de la taille et de la forme appropriées pour le frai des poissons. De gros rochers seront placés dans des endroits stratégiques pour créer des bassins et des rapides. Des saules et des aulnes seront plantés le long des rives pour prévenir l'érosion, faire de l'ombre au ruisseau et fournir les matières organiques qui attirent les insectes et les vers dont se nourrissent les poissons.

Le ruisseau Lamont ne tardera pas à dessiner de nouveau ses méandres le long de la route. Et Harold Makela continuera à le surveiller pendant quelques années pour s'assurer qu'il s'adapte bien aux changements.

#### PRÉSERVONS LA BEAUTÉ DE L'ONTARIO

Imaginez un rai de lumière sur du métal, adouci par l'ombre d'un pneu de caoutchouc logé dans le valloinement d'un paysage couvert de journaux agités par le vent.

Une image de beauté? Pas exactement. Maintenant, pensez à cette scène un millier de fois et ajoutez-y le fourneau dont personne ne veut plus, la boîte de peinture vide et la vieille chaussure abandonnée. Continuez jusqu'à ce que vous puissiez imaginer plus de trois tonnes de déchets abandonnés le long d'une route. C'est une image qui est difficile de concevoir et difficile d'accepter. Le personnel du MTO, pour sa part, l'a jugée intolérable.

C'est pourquoi les employés du MTO ont décidé de partir en guerre contre les déchets abandonnés le long des routes et de faire appel au public pour qu'il se charge de préserver la beauté du réseau routier. Le programme «Parrainez une route» a été lancé en 1991 à Thunder Bay, Kenora et Sault Ste. Marie. Il invite les citoyens, les organisations civiques et communautaires, les entreprises privées et le secteur industriel à adopter un tronçon de route désigné – dont la longueur peut aller jusqu'à trois kilomètres – qu'ils s'engagent à nettoyer au moins trois fois par an.

Le promoteur du programme, Andy Stripnieks, de l'Unité de gestion de la végétation en bordure des routes, à la Direction des activités de transport, dit que la sécurité des bénévoles était au premier rang des préoccupations lors de l'élaboration et de la révision du programme.



kilometres long – which they commit to clear at least three times a year.

Program developer Andy Stripnieks of the Transportation Operations Branch Roadside Vegetation Management Unit, says the safety of volunteers was of primary concern when developing and reviewing the program.

A series of safety precautions is built into the program, including a minimum age of 12 for volunteers; safety training for each volunteer prior to their first clean-up; and a safety review before further clean-ups. Results from the pilot projects showed that these precautions work, and the program took off across the province in 1993.

Now legions of environmental enthusiasts sporting yellow safety vests and armed with garbage bags can be seen scooping up refuse alongside Ontario's highways. Since the program began, 4,800 volunteers have adopted up to 1,600 kilometres of provincial highways.

#### FROM OUR FREEWAYS TO THE WORLD: STATE-OF-THE-ART PROFIT

When Phil Masters leads a delegation of foreign officials through the corridors of MTO's Toronto traffic control centre, he can predict their response.

"Visitors are very impressed with the COMPASS system and often remark that it's one of the most advanced they've ever seen," says Masters of MTO's freeway traffic management section.

MTO's COMPASS system was developed by the ministry in partnership with the Ontario engineering firm DELCAN. The system – the most advanced in North America – monitors traffic flow through the use of vehicle sensors in the road and television cameras mounted above the highway. With changeable signs, it gives motorists up-to-date information about road and traffic conditions.

MTO continued to expand the system in 1993-94. The ministry also increased its focus on selling the system abroad.

In January, DELCAN secured a contract with Hong Kong to design and install traffic control monitoring systems for the Lan Tau Island Fixed Crossing, part of the expressway leading to the new Hong Kong airport at Lan Tau Island. DELCAN's contract with Hong Kong alone was expected to create more than \$10 million in economic activity in Ontario, while a total of \$20 million was injected in the economy last year from COMPASS-associated projects.

#### MORE THAN ONE WAY TO REPLACE A BRIDGE

The nearly-completed Sheppard Avenue bridge sits resolutely over Highway 400's continuous line of traffic. The bridge's construction and the successful removal of its predecessor, the original Sheppard Avenue bridge, marked a turning point in the relationship between MTO staff and contractors.

MTO's construction office had tendered the removal of the old Sheppard Avenue bridge and the construction of two new bridges in its place in anticipation of widening both the

Une série de mesures de sécurité ont été intégrées au programme, notamment l'obligation pour les bénévoles d'être âgés de 12 ans au moins et de recevoir une formation en sécurité avant le premier nettoyage, suivie d'une révision avant les nettoyages suivants. On a constaté que ces précautions donnaient les résultats escomptés et le programme a démarré dans toute la province en 1993.

On peut maintenant voir de nombreux mords de l'environnement, armés de sacs à ordures et arborant des gilets de sécurité jaunes, qui ramassent les déchets le long des routes de l'Ontario. Depuis que le programme a été lancé, 4 800 bénévoles ont adopté un total de 1 600 kilomètres de routes provinciales.

#### DES AUTOROUTES QUI NOUS RELIENT AU RESTE DU MONDE OU LES RETOMBÉES DE LA TECHNOLOGIE

Lorsque Phil Masters fait traverser à une délégation de personnalités étrangères les couloirs du centre de contrôle de la circulation de Toronto, il peut prédire leur réaction.

«Les visiteurs sont très impressionnés par le système COMPAS et remarquent souvent que c'est l'un des centres les plus avancés qu'ils aient jamais vus», dit Phil Masters, de la Section de la gestion de la circulation autoroutière du MTO.

Le système COMPAS du MTO a été mis au point par le ministère en partenariat avec DELCAN, une compagnie d'ingénieurs-conseils de l'Ontario. Ce système – le plus avancé d'Amérique du Nord – utilise des capteurs installés dans la chaussée et des caméras de télévision montées au-dessus de la route pour surveiller la circulation. Des panneaux de signalisation à messages variables donnent aux conducteurs les derniers renseignements sur l'état des routes et de la circulation.

Le MTO a continué à étendre le système en 1993-1994. Il s'est aussi davantage intéressé à la vente de son système à l'étranger.

En janvier, DELCAN a passé un contrat avec Hong-kong pour la conception et l'installation de systèmes de surveillance de la circulation au niveau de l'ouvrage fixe de l'île Lan Tao, une partie de la voie express qui mène au nouvel aéroport de Hong-kong dans l'île Lan Tao. Le contrat de DELCAN avec Hong-kong devrait générer à lui seul plus de 10 millions de dollars en activité économique en Ontario. Un total de 20 millions de dollars a été injecté dans l'économie l'année dernière par les projets associés à COMPAS.

#### IL Y A BIEN DES FAÇONS DE REMPLACER UN PONT

Le pont de l'avenue Sheppard est presque terminé et enjambe résolument la circulation ininterrompue sur l'autoroute 400. La construction du pont et l'enlèvement réussi de son prédécesseur, le premier pont de l'avenue Sheppard, ont marqué un tournant dans les rapports entre le personnel du MTO et les entrepreneurs.

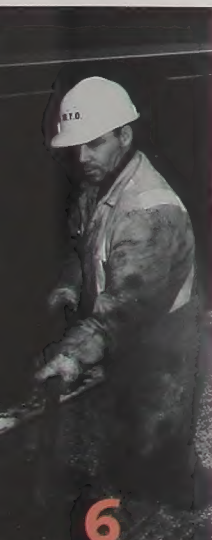
Le Bureau de la construction du MTO avait fait des appels d'offres pour l'enlèvement de l'ancien pont de l'avenue Sheppard et la construction de deux nouveaux ponts pour le remplacer en prévision de l'élargissement à la fois de l'avenue Sheppard et de l'autoroute 400. Le contrat a été adjugé à Pave-It Ltd. au printemps de 1993.

*"Visitors are very impressed with the system and often remark that it's one of the most advanced they've ever seen," says Masters of MTO's COMPASS freeway traffic management section.*

*«Les visiteurs sont très impressionnés par le système et remarquent souvent que c'est l'un des centres les plus avancés qu'ils aient jamais vus», dit Phil Masters, de la Section de la gestion de la circulation autoroutière du MTO (COMPAS).*



DAVE LEACH DISPENSES SOME PREVENTIVE MAINTENANCE, A CRITICAL COMPONENT OF A GOOD HIGHWAY SYSTEM.



DAVE LEACH EFFECTUE DES TRAVAUX D'ENTRETIEN PRÉVENTIFS, UN ÉLÉMENT ESSENTIEL D'UN BON RÉSEAU ROUTIER.



street and Highway 400. The contract was awarded to Pave-Al Ltd. in the spring of 1993.

The contract called for detours to carry traffic around the site while the old bridge was being demolished and a new one being built. Pave-Al, however, approached the ministry with a proposal to use a cable saw to cut the old concrete bridge into Lego-like pieces, then lift each one out with a crane at night. One lane of traffic below the cutting area would be blocked off during the day, keeping traffic disturbance minimal, and the highway would close at night while the pieces were being removed.

It would be a first in North America – the cut and lift method had only been previously used in Europe. The new approach has the potential to save up to \$750,000, avoiding the expense of detours, saving manpower and materials.

Now-retired construction supervisor Bob Kant played a significant role in the ministry's acceptance of the plan. Acting as front-line contact and intermediary, he sold the contractor's proposal to Walter Peck, Central Region construction manager.

"I wanted to ensure three things – that it was economical, that it was safe and that it could be done," Peck says of his analysis of the project. The ministry agreed to test the system with the removal in mid-January 1994 of a 82,000-kg beam, which was lifted out in only 15 minutes. The go-ahead was given and the 15 remaining pieces were removed by the end of February. The abutments were removed by the first week in July.

The Sheppard Avenue bridge is a good example of changes in the way MTO works with contractors. In the past, the ministry would have supplied the technical expertise; today, the industry and ministry experts often work in partnership. It's one of many ways Ontario's transportation system is reaping the benefits as Ontario's construction industry expands its capabilities to compete in the global market.

## Looking Ahead

THE MINISTRY CONTINUES TO LOOK FOR BETTER WAYS OF DOING BUSINESS. HERE ARE A FEW THAT WILL COME INTO EFFECT IN THE NEAR FUTURE:

- THE PROVINCE CURRENTLY OPERATES A REMOTE NORTHERN AIRPORT IN THE SMALL COMMUNITY OF SANDY LAKE, NORTH OF KENORA. SOME 1,300 PEOPLE ON THE SANDY LAKE RESERVE RELY EXCLUSIVELY ON THE AIRPORT FOR FOOD, FREIGHT AND MEDICAL SUPPLIES. THE MINISTRY AND SANDY LAKE ARE LOOKING AT WAYS FOR THE COMMUNITY TO BECOME MORE INVOLVED IN OR EVEN TAKE OVER THE OPERATION OF THE AIRPORT.
- ON MARCH 1, 1994, DEPUTY MINISTER GEORGE DAVIES ANNOUNCED WHICH BRANCHES OF THE MINISTRY WILL RELOCATE TO ST. CATHARINES. FOR SOME EMPLOYEES, THE MOVE MAY MEAN MORE THAN DOING THEIR JOB IN A DIFFERENT PLACE – IT MAY MEAN DOING A DIFFERENT JOB. EMPLOYEES WHO PREFER NOT TO GO TO ST. CATHARINES ARE TRADING JOBS WITH OTHERS WHO WANT TO GO IN THEIR PLACE. ABOUT 120 JOB SWAPS ARE ALREADY IN THE WORKS.
- THE MINISTRY AND THE TOWNSHIP OF KINGSTON JOINTLY FUNDED THE \$5-MILLION GARDINERS ROAD EXTENSION. THE PARTNERSHIP SAVED MONEY FOR BOTH LEVELS OF GOVERNMENT AND KINGSTON NOW HAS A MUCH-NEEDED IMPROVED CONNECTION BETWEEN HIGHWAY 2 AND THE 401.

Le contrat prévoyait l'aménagement de déviations pour permettre aux véhicules de contourner le chantier pendant que l'on démolissait l'ancien pont et que l'on construisait le nouveau. Pave-Al, cependant, a proposé au ministère d'utiliser une scie à fil qui découperait l'ancien pont de béton en morceaux comme des pièces de Lego, puis d'enlever chaque morceau la nuit avec une grue. Une seule voie de circulation, sous la partie à couper, serait fermée pendant la journée, ce qui minimiserait les perturbations. L'autoroute serait fermée la nuit pendant qu'on enlève les morceaux.

Ce serait une première en Amérique du Nord – le système de découpage et d'enlèvement n'avait été utilisé qu'en Europe. La nouvelle façon de procéder, qui éviterait les dépenses associées aux détours et économiserait sur la main-d'œuvre et les matériaux, permettrait de réaliser des économies de 750 000 \$.

Bob Kant, superviseur de la construction qui a depuis pris sa retraite, a joué un rôle important dans l'acceptation du plan par le ministère. Agissant à titre de contact et d'intermédiaire direct, il a vendu la proposition de l'entrepreneur à Walter Peck, chef de la construction de la région du Centre.

«Je voulais être sûr de trois choses : c'était économique, sans danger et faisable», dit Walter Peck au sujet de son analyse du projet. Le ministère a accepté de mettre le système à l'essai en faisant enlever, à la mi-janvier 1994, une poutre de 82 000 kilogrammes, ce qui a été fait en seulement 15 minutes. Le feu vert a été donné et, à la fin de février, les quinze morceaux qui restaient avaient été enlevés. Avant la première semaine de juillet, toutes les butées avaient été enlevées.

Le pont de l'avenue Sheppard est un bon exemple de la façon dont le MTO travaille maintenant avec les entrepreneurs. Dans le passé, c'est le ministère qui aurait fourni l'expertise technique; de nos jours, les experts du secteur privé et du ministère travaillent souvent en partenariat. Le système de transports de l'Ontario bénéficie de ce genre de partenariat au moment même où le secteur de la construction de la province augmente ses capacités pour rivaliser sur le marché mondial.

## Projets d'avenir

LE MINISTÈRE CONTINUE À CHERCHER DES FAÇONS DE MIEUX GÉRER SES AFFAIRES. EN VOICI QUELQUES-UNES QUI PRENDRONT EFFET DANS UN PROCHE AVENIR.

- LA PROVINCE EXPLOITE ACTUELLEMENT UN AÉROPORT DANS LA PETITE COLLECTIVITÉ DE SANDY LAKE, DANS UNE RÉGION ÉLOIGNÉE AU NORD DE KENORA. DANS LA RÉSERVE DE SANDY LAKE, QUELQUE 1 300 PERSONNES DÉPENDENT EXCLUSIVEMENT DE L'AÉROPORT POUR LEUR APPROVISIONNEMENT EN PRODUITS ALIMENTAIRES, MARCHANDISES ET FOURNITURES MÉDICALES. LE MINISTÈRE ET LA RÉSERVE DE SANDY LAKE VEULENT TROUVER DES MOYENS POUR AMENER LA COLLECTIVITÉ À PARTICIPER D'AVANTAGE À LA GESTION DE L'AÉROPORT OU MÊME À EN ASSUMER LA RESPONSABILITÉ COMPLÈTE.
- LE 1<sup>ER</sup> MARS 1994, LE SOUS-MINISTRE GEORGE DAVIES A ANNONCÉ QUELLES DIRECTIONS DU MINISTÈRE ALLAIENT DÉMÉNAGER À ST. CATHARINES. POUR CERTAINS EMPLOYÉS, IL NE S'AGIRA PAS SEULEMENT DE TRAVAILLER DANS UN ENDROIT NOUVEAU, MAIS AUSSI D'EFFECTUER UN TRAVAIL DIFFÉRENT. LES EMPLOYÉS QUI PRÉFÈRENT NE PAS ALLER À ST. CATHARINES ÉCHANGENT LEUR POSTE AVEC D'AUTRES QUI SONT PRÊTS À PRENDRE LEUR PLACE. ENVIRON 120 ÉCHANGES DE POSTE SONT DÉJÀ EN COURS.
- LE MINISTÈRE ET LE CANTON DE KINGSTON ONT FINANCÉ CONJOINTEMENT LE PROLONGEMENT DU CHEMIN GARDINERS. PROJET D'UNE VALEUR DE 5 MILLIONS DE DOLLARS. CE PARTENARIAT A PERMIS AUX DEUX PALIERS DE GOUVERNEMENT D'ÉCONOMISER DE L'ARGENT ET KINGSTON DISPOSE MAINTENANT D'UN MEILLEUR RACCORDEMENT ENTRE LA ROUTE 2 ET LA 401, DONT IL AVAIT GRAND BESOIN.

# Delivering capital projects

## Les projets d'investissement



Wise investors usually look in two directions before they spend their money – to the past, at the strong performers that have offered the best value for money, and to the future, at investments with the potential to bring new strength and vitality.

Transportation investments have created major economic benefits for Ontario in the past. And during fiscal 1993-94, as the provincial economy was recovering from its worst downturn since the "dirty thirties," the Ontario government invested half of its total capital budget in transportation projects, to pave the way for economic renewal and future prosperity.

One advantage of investing in highways is that it creates a lot of jobs right away. The ministry estimates that every million dollars the government spends on transportation creates 20 new positions, and that every transportation dollar spent puts \$2.50 into the provincial economy.

In 1993-94, Ontario's highways program involved tendering some 405 contracts – an all-time high during a very difficult economic period for the province. The government's capital program created more than 10,000 jobs, about a quarter of them in Northern Ontario.

But job creation through transportation is only part of the story. Government investment in large infrastructure projects like rapid transit expansion in the Greater Toronto Area also helps revitalize and renew Ontario's economy, by creating valuable new public facilities that enhance the province's economic competitiveness and quality of life.

Construction of Highway 407 began in 1987, and about \$137 million worth of work has already been completed. At the end of fiscal 1993-94, five contracts for Highway 407 were under way, worth a total of about \$44 million. But if the ministry had stuck to its traditional approach to project budgeting, management and construction, Highway 407 wouldn't have been completed before the year 2020.

Ministry staff recognized that a more innovative approach to financing and delivery of the highway was urgently needed. To address this need, the government created a new agency called the Ontario Transportation Capital Corporation – an organizational tool that will help MTO deliver transportation projects faster, at a lower cost to taxpayers.

The capital corporation allows the government to finance major capital projects over longer time-frames than usual. That makes the projects less vulnerable to changes in budget priorities from one year to the next. With the new corporation in place, the government can also take advantage of private sector dollars through joint venture arrangements and new business partnerships.

Looking back, 1993-94 marked the beginning of Ontario's return to economic health, and the ministry can take pride in having made such a major contribution to that process of renewal. The next two pages document in words and pictures some of the major highlights of the year's capital projects, and the staff who made them possible.

Les investisseurs sages regardent habituellement dans deux directions avant de dépenser leur argent – vers le passé, du côté des placements solides qui ont fait le mieux fructifier l'argent investi, et vers l'avenir, du côté des placements susceptibles d'être une source de force et de vitalité nouvelles.

Les investissements dans les transports ont apporté des avantages économiques majeurs à l'Ontario dans le passé. Au cours de l'exercice 1993-1994, alors que l'économie provinciale se remettait de la pire récession depuis la crise des années trente, le gouvernement de l'Ontario a investi la moitié de son budget total d'investissement dans des projets de transport pour ouvrir la voie à la reprise économique et à la prospérité.

L'un des avantages des investissements dans les routes est que cela crée immédiatement beaucoup d'emplois. Le ministère estime que chaque million de dollars que le gouvernement dépense dans le secteur des transports crée 20 nouveaux emplois et que chaque dollar dépensé met 2,50 \$ dans l'économie provinciale.

En 1993-1994, le personnel du Programme des routes de l'Ontario a fait des appels d'offres pour quelque 405 contrats – chiffre sans précédent pendant une période économique très difficile pour la province. Le programme d'investissement du gouvernement a créé plus de 10 000 emplois, dont environ un quart dans le Nord de l'Ontario.

Mais la création d'emplois dans le secteur des transports ne représente qu'une partie de l'histoire. Les investissements du

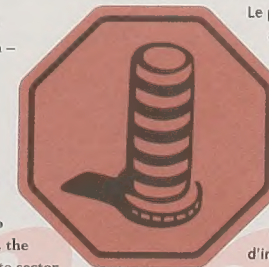
gouvernement dans de grands projets d'infrastructure, comme le prolongement du système de transport rapide dans la région du grand Toronto, contribuent aussi à revitaliser et à renouveler l'économie de l'Ontario en créant de nouvelles installations publiques utiles qui renforcent la capacité économique concurrentielle et la qualité de vie de la province.

La construction de l'autoroute 407 a commencé en 1987 et des travaux d'une valeur d'environ 137 millions de dollars ont déjà été menés à bien. À la fin de l'exercice 1993-1994, cinq contrats concernant l'autoroute 407 étaient en cours, pour une valeur totale d'environ 44 millions de dollars. Mais, si le ministère s'en était tenu à son approche traditionnelle en matière de financement, de gestion et de construction de projet, l'autoroute 407 n'aurait pas été terminée avant l'année 2020.

Le personnel du ministère a reconnu qu'il fallait absolument trouver une façon plus originale de financer et de construire l'autoroute. En réponse à ce besoin, le gouvernement a créé un nouvel organisme appelé la Société d'investissement dans les transports de l'Ontario – un outil qui aidera le MTO à réaliser ses projets de transport plus rapidement et à un moindre coût pour les contribuables.

La Société permet au gouvernement d'étaler le financement des grands projets d'investissement sur des périodes plus longues que par le passé. Cela rend les projets moins vulnérables au changement des priorités budgétaires d'une année à l'autre. Grâce à cette nouvelle société, le gouvernement peut aussi se prévaloir des fonds du secteur privé par le biais d'entreprises en participation et de nouveaux partenariats commerciaux.

Avec du recul, 1993-1994 a marqué le début du retour de l'Ontario à la prospérité économique, et le ministère peut être fier d'avoir considérablement contribué à ce processus de reprise. Les deux pages suivantes illustrent, en textes et en images, certains des projets d'investissement les plus importants de l'exercice et le personnel qui les a rendus possibles.





## RAPID TRANSIT EXPANSION GATHERS MOMENTUM

Construction is under way on two **jobsOntario** rapid transit projects in Metropolitan Toronto: building the Sheppard Subway to Don Mills Road and the Eglinton West Subway to Black Creek Drive.

The two lines are part of the Rapid Transit Expansion Program introduced by Premier Bob Rae in February 1993 to promote economic renewal, create jobs and improve transit services. Following Premier Rae's announcement, Ernie Bartucci in the ministry's Investment Strategies Branch and Marvin Rubinstein in Transportation Systems Planning Branch began working with Metro Toronto and the Toronto Transit Commission to set the plan in place.

The Rapid Transit Expansion Program, with an estimated total cost of \$2.5 billion, also includes expansion of the Scarborough RT line to Markham Road and Sheppard Avenue, the extension of the Spadina Subway between Sheppard West to Steeles Avenue near York University, high-occupancy vehicle lanes in Mississauga and the expansion of the Wilson Avenue storage and maintenance yard.

While Rubinstein dealt with planning issues for the four lines, Bartucci worked on funding options to enable Metro to approve its 25 per cent share of the costs. As fiscal 1993-94 came to an end, the first two lines were approved and shovels were about to go into the ground. The ministry continues to work toward approval of the remaining lines and more of the potential job creation they represent.



*The 1993-94 fiscal year saw a boom in construction with \$540 million allocated to capital spending on provincial highways – the most ever spent in one year.*

*L'exercice financier 1993-1994 a été marqué par une explosion de la construction. Le budget des immobilisations consacré aux routes de l'Ontario a atteint 540 millions de dollars – la plus forte somme jamais dépensée dans ce secteur en une seule année.*

## LE PROLONGEMENT DU SYSTÈME DES TRANSPORTS EN COMMUN RAPIDE PREND DE LA VITESSE

Les travaux ont commencé dans deux chantiers du réseau de transports rapide de la communauté urbaine de Toronto financés par **boulotOntario** : la construction de la ligne de métro de l'avenue Sheppard jusqu'au chemin Don Mills et de la ligne de métro Eglinton ouest jusqu'à la promenade Black Creek.

Les deux lignes font partie du Programme de prolongement du système de transport rapide lancé par le premier ministre Bob Rae en février 1993 pour promouvoir la reprise économique, créer des emplois et améliorer les services de transport. Suite à l'annonce du premier ministre, Ernie Bartucci, de la Direction des stratégies d'investissement, et Marvin Rubinstein, de la Direction de la planification des systèmes de transport, se sont mis au travail en collaboration avec la communauté urbaine de Toronto et la Commission de transport de Toronto.

Le Programme de prolongement du système de transport rapide, dont le budget total est estimé à 2,5 milliards de dollars, comprend également le prolongement de la ligne de transport rapide de Scarborough jusqu'au chemin Markham et à l'avenue Sheppard, le prolongement de la ligne de métro Spadina de l'avenue Sheppard ouest jusqu'à l'avenue Steeles près de l'Université York, la mise en place de voies réservées aux véhicules à coefficient élevé de passagers à Mississauga et l'expansion de l'aire d'entreposage et d'entretien de l'avenue Wilson.

Tandis que Marvin Rubinstein s'occupait de la planification des quatre lignes, Ernie Bartucci cherchait des options de financement qui permettent à la communauté urbaine de Toronto d'approuver sa part de 25 pour 100 des coûts. À la fin de l'exercice 1993-1994, les deux premières lignes avaient été approuvées et le premier coup de pelle allait être donné. Le ministère poursuit le processus d'approbation des lignes qui restent et la création possible d'emplois qu'elles représentent.

## POINTS FORTS DE LA CONSTRUCTION EN 1993-1994

L'exercice financier 1993-1994 a été marqué par une explosion de la construction. Le budget des immobilisations consacré aux routes de l'Ontario a atteint 540 millions de dollars – la plus forte somme jamais dépensée dans ce secteur en une seule année. On trouvera ci-après des exemples des projets de construction qui ont marqué l'exercice passé.

**RÉGION DU SUD-OUEST** Autoroute 401 : Élargissement à six voies et installation d'un muret sur le terre-plein central entre le chemin Townline et un point situé à l'est de la route 6 à Guelph. Ce projet permettra de réduire les embouteillages et de renforcer la sécurité. Il fait partie d'une initiative plus vaste de **boulotOntario** qui a pour objet de réduire les bouchons et d'installer des murets sur la 401 entre Milton et Cambridge, et London et Woodstock.

**RÉGION DU CENTRE** Autoroute 403 : La construction se poursuit d'une nouvelle autoroute à six voies qui reliera l'autoroute Queen Elizabeth, à la hauteur de l'échangeur Freeman de Burlington, à l'actuelle autoroute 403, à la hauteur du chemin Trafalgar. Le « chaînon manquant » de l'autoroute 403 s'inscrit dans le programme **boulotOntario** visant à améliorer les « corridors économiques » de l'Ontario, que le premier ministre Bob Rae a annoncé en février 1993. Ce projet à contrats multiples devrait se terminer en 1998. Il permettra de contourner l'autoroute Queen Elizabeth en passant par Oakville, rendant le Golden Horseshoe plus attrayant pour le tourisme et l'industrie.

**RÉGION DE L'EST** Autoroute 416, entre l'autoroute 417 sud et le chemin Century : Cette nouvelle autoroute à quatre voies a été annoncée dans le cadre de l'initiative **boulotOntario** en 1993. Les travaux ont commencé par un contrat de 17 millions de dollars pour le tronçon situé entre les chemins Fallowfield et Knoxdale. Deux des trois derniers contrats ont été adjugés en 1993-1994. Lorsqu'ils seront terminés, en 1996, ces travaux réduiront les embouteillages à l'entrée d'Ottawa et stimuleront l'activité économique dans la région.

**RÉGION DU NORD** La construction de deux nouvelles voies sur la route 17 nord, à la hauteur de la route de contournement sud-est de Sudbury, a commencé au printemps de 1993. Les travaux, d'une valeur de 10 millions de dollars, devaient se poursuivre jusqu'en 1995. Ils amélioreront la circulation en éliminant le trafic des routes 17 et 69 des rues de la ville de Sudbury et permettront aux véhicules rapides, aux longs courriers et aux véhicules utilitaires lourds de jouir d'une voie de transport continue sur la route 17.

**RÉGION DU NORD-OUEST** On a amorcé la reconstruction de 27,5 kilomètres de la route 17, un chaînon essentiel de la Transcanadienne au nord de Sault Ste. Marie. Adjudgé le 22 septembre 1993, pour un coût de 7,8 millions de dollars, le contrat prévoit le réasphaltage de la chaussée et l'aménagement de deux nouvelles voies pour le dépassement. Ces travaux amélioreront la circulation pendant la période de pointe en été.

traffic from Sudbury city streets, and will provide a continuous system on Highway 17 to serve high-speed, long-distance and heavy commercial traffic.

**NORTHWESTERN REGION** Reconstruction began on 27.5 kilometres of Highway 17, a vital link in the TransCanada Highway system north of Sault Ste. Marie. Awarded Sept. 22, 1993, at a cost of \$7.8 million, the work will provide a new driving surface, two new passing lanes and improve traffic flow during the peak summer period.

## A capital innovation: toll technology on Highway 407

THE 69-KILOMETRE HIGHWAY WILL BE ONE OF THE FIRST COMPLETELY ELECTRONIC, NON-STOP TOLL HIGHWAYS IN NORTH AMERICA. THERE WILL BE NO TOLL BOOTHS OR COIN MACHINES – WHICH WILL MEAN LOW-COST TOLL COLLECTION WITHOUT THE SAFETY PROBLEMS AND POLLUTION CAUSED BY QUEUES AT TOLL PLAZAS. MOTORISTS WILL NOT EVEN HAVE TO SLOW DOWN TO PAY HIGHWAY 407 TOLLS. MOST TRAVELLERS WILL USE A SMALL ELECTRONIC DEVICE CALLED A TRANSPONDER TO RECORD WHERE THEIR VEHICLE ENTERS AND LEAVES THE HIGHWAY. THE TRANSPONDER USER WILL BE CHARGED BASED ON THE DISTANCE TRAVELLED. IN RUSH-HOUR TRAFFIC, PEOPLE DRIVING CARS CAN EXPECT TO BE CHARGED ABOUT 9 CENTS PER KILOMETRE, OR ABOUT \$1 FOR AN AVERAGE 11-KILOMETRE TRIP. DISCOUNTS MAY APPLY DURING OFF-PEAK TIMES AND MINIMUM CHARGES MAY APPLY FOR VERY SHORT TRIPS.

## Une innovation «capitale» : la technologie de péage de l'autoroute 407

CETTE AUTOROUTE DE 69 KILOMÈTRES SERA L'UNE DES PREMIÈRES ROUTES À PÉAGE COMPLÈTEMENT ÉLECTRONIQUE D'AMÉRIQUE DU NORD. LES VÉHICULES N'AURONT PAS BESOIN DE S'ARRÊTER ET IL N'Y AURA PAS DE GUICHET DE PÉAGE NI DE MACHINE FAISANT LA MONNAIE. CELA SIGNIFIE QUE L'ON ÉVITERA LA POLLUTION ET LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ CAUSÉS PAR LES QUEUES DE VOITURE AUX POINTS DE PERCEPTION DU PÉAGE ET QUE CELUI-CI POURRA ÊTRE PERÇU À MOINDRE COÛT. LES CONDUCTEURS N'AURONT MÊME PAS BESOIN DE RALENTIR POUR PAYER LE PÉAGE DE L'AUTOROUTE 407. LA PLUPART D'ENTRE EUX UTILISERONT UN PETIT DISPOSITIF ÉLECTRONIQUE APPELÉ TRANSPONDEUR POUR ENREGISTRER À QUEL ENDROIT LEUR VÉHICULE ENTRE SUR L'AUTOROUTE OU EN SORT. LES UTILISATEURS DE TRANSPONDEURS SERONT FACTURÉS SUR LA BASE DE LA DISTANCE PARCOURUE. AUX HEURES DE POINTE, LES AUTOMOBILISTES POURRONT PAYER ENVIRON 9 CENTS PAR KILOMÈTRE, SOIT À PEU PRÈS 1 \$ POUR UN DÉPLACEMENT DE 11 KILOMÈTRES. DES REMISES POURRONT S'APPLIQUER EN DEHORS DES HEURES DE POINTE ET LES DÉPLACEMENTS TRÈS COURTS POURRONT ÊTRE IMPOSÉS À UN PRIX MINIMUM.



# The Road Safety Agenda

## Le Programme de sécurité routière

In early 1993 the ministry launched the most comprehensive road safety campaign in its history. Focusing on three key components – the road, the driver and the vehicle – the ministry introduced the Road Safety Agenda, a plan to make Ontario's roads the safest in North America.

Wide-reaching and far-ranging, the agenda came out of a period of reflection, during which the ministry stepped back and re-evaluated its business. Out of that process came the conviction that everything the ministry did ultimately had to contribute to road safety.

If safety on Ontario roads was going to improve, however, everyone involved with safety at the ministry would have to adopt the plan and make safety a personal quest. The statistics show that 1,100 people are killed every year on Ontario roads. Safety and Regulation Division staff had to look at the causes of those deaths and isolate them so that a plan of action – a plan based on making a difference – could be created. To be credible, the plan had to aim for results that everyone could see.

The immediate aim was deceptively simple – to reduce the number of people being killed and injured on Ontario roads. The long-term goal, to "make Ontario's roads the safest in North America," is ambitious, but it is also an idea people can get hold of, a phrase the public can immediately understand – simple, powerful and measurable.

Reaching that goal was the stated aim of the ministry's Road Safety Agenda, the document that set out the rationale and assigned roles and responsibilities so that everyone will have a personal stake in making it happen.

With the agenda defined, the ministry moved ahead aggressively, and the number of high-profile achievements made in the past year is impressive. They include:

- Introducing legislation for graduated licensing, the two-level system requiring new drivers of all ages to develop driving skills gradually in lower-risk conditions. Among other changes, new drivers will no longer be able to leave the driver examination centre clutching a new licence and head directly to the 401, the busiest highway in North America. Although graduated licensing will affect all new drivers, MTO's road safety people expect that it will greatly reduce the number of deaths among young drivers. Collisions are the leading cause of death for people between the ages of 16 and 25.
- Introducing two demerit points for drivers convicted of seat belt/child safety seat violations, in addition to the existing \$90 fine, to provide people with further incentive to buckle up. Seat belts are proven life savers: in those provinces that assign demerit points to people not wearing seat belts, more than 90 per cent of the driving population buckles up. On any given day, more than a million people on Ontario's roads are not wearing seat belts.
- A hard-hitting road safety campaign – "Road Safety...It starts with you" – which centres on television commercials showing the tragic consequences of speeding for a young family.

The reaction to these road safety measures from the public and the ministry's road safety partners has been terrific. MTO has been praised for introducing more programs and doing more for road safety than ever before.

One reason ministry staff so readily adopted the road safety agenda was that they know they are part of a team that can – over the long term – make a difference. The fight against drinking and driving, which has involved partners from both the private and

Au début de 1993, le ministère a lancé la campagne de sécurité routière la plus complète de son histoire. Autour de trois composantes clés – la route, la personne au volant et le véhicule – le ministère a mis sur pied le Programme de sécurité routière, un projet visant à rendre les routes de l'Ontario les plus sécuritaires en Amérique du Nord.

Vaste et ambitieux, le Programme de sécurité routière est le fruit d'une période de réflexion pendant laquelle le ministère a pris du recul pour réévaluer ses actions. Ce processus a abouti à la conviction que tout ce que fait le ministère devait en dernière analyse contribuer à la sécurité routière.

Si l'on voulait vraiment améliorer la sécurité sur les routes de l'Ontario, cependant, il fallait que tout le personnel du ministère s'occupant des questions de sécurité adopte le programme et en fasse une affaire personnelle. Les chiffres indiquent que 1 100 personnes sont tuées tous les ans sur les routes de l'Ontario. Le personnel de la Division de la sécurité et des règlements a dû examiner les causes de ces décès et les isoler pour qu'un plan d'action puisse émerger – un plan qui fasse une différence. Pour être vraisemblable, le plan devait viser des résultats qui soient visibles pour tous.

L'objectif immédiat paraissait simple – réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes de l'Ontario. L'objectif à long terme, «rendre les routes de l'Ontario les plus sécuritaires en Amérique du Nord» est ambitieux, mais c'est aussi une idée facile à assimiler, une phrase que le public peut comprendre immédiatement – simple, forte, mesurable.

La réalisation de cet objectif était le but établi dans le document sur le Programme de sécurité routière du ministère, document qui exposait les principes à la base du projet et assignait les rôles et les responsabilités pour que chacun se sente personnellement responsable de l'objectif à atteindre.

Après avoir défini le Programme de sécurité routière, le ministère est résolument passé à l'action et le nombre de réalisations importantes qui ont marqué l'exercice passé est impressionnant. Elles comprennent en particulier ce qui suit :

- L'adoption d'une loi instaurant le système de délivrance graduelle des permis de conduire, un système à deux niveaux qui requiert des nouveaux conducteurs de tous les âges qu'ils développent graduellement leurs aptitudes au volant dans des conditions présentant moins de risques. Les nouveaux conducteurs qui quittent le centre d'examen de conduite avec leur permis tout neuf, par exemple, ne pourront plus se précipiter directement sur la 401, l'autoroute la plus achalandée en Amérique du Nord.

- Bien que le système de délivrance graduelle des permis de conduire s'applique à tous les nouveaux conducteurs, le personnel du MTO chargé de la sécurité routière s'attend surtout à ce qu'il réduise de beaucoup le nombre de morts parmi les jeunes conducteurs. Les collisions sont la première cause de décès parmi les jeunes âgés entre 16 et 25 ans.
- L'imposition de deux points d'infirmité pour les infractions en rapport avec la ceinture de sécurité et les sièges de sécurité pour enfants, en plus de l'amende actuelle de 90 \$, pour encourager davantage les gens à boucler leur ceinture. Il est démontré que les ceintures de sécurité sauvent des vies humaines. Dans les provinces qui imposent des points d'infirmité pour ce genre d'infractions, plus de 90 pour 100 des conducteurs bouclent leur ceinture. Il y a tous les jours plus



public sectors, is a good example. Since 1982, the annual number of drivers involved in alcohol-related collisions has dropped 47 per cent.

People at the ministry also know that, to be successful, they need partners. Safety is not just a product of the Safety and Regulation Division, nor is it an exclusive product of the Ministry of Transportation. It's a team effort that includes police forces, the court system, the insurance industry, the medical profession, communities across the province, other government ministries and all road users.

DEBBIE THOMPSON IS ONE OF MTO'S TRAFFIC ENFORCEMENT OFFICERS CHARGED WITH ENSURING THAT THE TRUCKS ON ONTARIO'S HIGHWAYS ARE SAFE.



DEBBIE THOMPSON EST UNE DES AGENTS DE MISE EN APPLICATION DES RÈGLEMENTS QUI S'ASSURE QUE LES CAMIONS SUR LES ROUTES DE L'ONTARIO SONT SÉCURITAIRES.

It isn't going to happen overnight. But with a concentrated and continuous effort, goals can and will be met. The formal plan for safety on Ontario's roads includes a report card to keep people focused on the long-term goal and to measure results. The stories that follow are just a few examples of ministry people working together to make Ontario's roads the safest in North America.

### THUNDER BAY MAKES ROAD SAFETY A COMMUNITY AFFAIR

In Thunder Bay, Ministry of Transportation staff have taken the Road Safety Agenda to heart and started a safety program of their own.

The Community Traffic Awareness Committee is a group started by Northwestern Region's Jim Rooke, a driver examination supervisor, and Leo Toneguzzi, a traffic sergeant with the Thunder Bay Police. The group's aim, says committee secretary Marilyn Armstrong, is education, enforcement and awareness.

"We recognized that a lot of people in Thunder Bay have poor driving habits," says Armstrong, secretary to the regional manager of the Drivers and Vehicles office. "And we're trying to change that with education."

Although the committee is only two years old, Armstrong says it's already had an impact. The annual seat belt drive has been particularly successful. The committee used a fine-or-seminar program, which gave people the option of paying a seat belt violation fine or watching a film and hearing from a Thunder Bay man who spent 16 months in a coma as a result of not wearing a seat belt.

The results speak for themselves. Seat belt use in Thunder Bay has climbed to 83 per cent from 65 per cent according to a committee survey. Armstrong credits the charisma and focus of the committee for the great response.

Committee members represent a cross-section of the community. As well as representatives from the ministry and the local police force, members include people from driver training programs, the Ontario Provincial Police, insurance companies, city bus drivers, the city's engineering office, the Canadian Automobile Association and Lakehead University Student Council.

"I've never been on a committee like this before," says Armstrong. "We are definitely making a difference."

### ON THE FRONT LINE FOR SAFETY

For the ministry's 250 transportation enforcement officers, the Road Safety Agenda is not merely a policy document but a reinforcement of their role – to make Ontario roads safer for the people who use them.

"When we stop an unsafe vehicle from going down the road, we could be saving a life," says enforcement program

d'un million de gens sur les routes de l'Ontario qui ne portent pas leur ceinture de sécurité.

- Une campagne de sécurité routière percutante – La sécurité routière... Ça vous concerne – centrée sur des annonces télévisées qui montrent les conséquences tragiques de l'excès de vitesse pour une jeune famille.

Ces mesures ont été très bien accueillies par le public et par les partenaires du ministère en matière de sécurité routière. Le MTO a été félicité d'avoir introduit de nouveaux programmes et d'avoir fait plus pour la sécurité routière que jamais auparavant.

L'une des raisons pour laquelle les membres du personnel du ministère ont accepté si facilement le Programme de sécurité routière, c'est qu'ils savent qu'ils font partie d'une équipe qui peut – à long terme – faire avancer les choses. La lutte contre la conduite en état d'ivresse, menée en partenariat par les secteurs public et privé, en est un bon exemple. Depuis 1982, le nombre annuel de collisions en rapport avec l'alcool a chuté de 47 pour 100. Les employés du ministère savent aussi que, pour réussir, ils ont besoin de partenaires. La sécurité n'est pas simplement l'affaire de la Division de la sécurité et des règlements, pas plus que ce n'est l'affaire exclusive du ministère des Transports. C'est un effort d'équipe qui regroupe les forces de police, le système judiciaire, le secteur des assurances, la profession médicale, les collectivités de toute la province, d'autres ministères gouvernementaux et tous les usagers de la route.

Tout ne va pas changer du jour au lendemain. Mais, si l'on continue à concentrer ses efforts sur les objectifs à atteindre, on finira par y arriver. Le plan officiel pour la sécurité des routes de l'Ontario comprend un bulletin-rapport pour veiller à ce que les gens ne perdent pas de vue l'objectif à long terme et pour mesurer les résultats obtenus. Les histoires qui suivent ne sont que quelques exemples des initiatives prises par les employés du ministère, qui travaillent ensemble pour rendre les routes de l'Ontario les plus sécuritaires en Amérique du Nord.

### THUNDER BAY FAIT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE UNE ACTIVITÉ COMMUNAUTAIRE

À Thunder Bay, les membres du personnel du ministère des Transports ont pris le Programme de sécurité routière à cœur et ont mis en place leur propre programme de sécurité.

Le comité de sensibilisation communautaire à la circulation est un groupe communautaire créé par Jim Rooke, superviseur des examens de conduite de la région du Nord-Ouest, et Leo Toneguzzi, sergent de la circulation à la police de Thunder Bay. L'objectif du groupe, dit Marilyn Armstrong, secrétaire du comité, est l'éducation et la sensibilisation du public, ainsi que l'application de la loi.

«Nous avons reconnu que beaucoup de gens avaient de mauvaises habitudes de conduite à Thunder Bay, dit Marilyn Armstrong, secrétaire du chef du bureau régional de l'immatriculation et des permis de conduire. Et c'est ce que nous essayons de changer par l'éducation.»

Bien que le comité n'existe que depuis deux ans, Marilyn Armstrong déclare qu'il a déjà donné des résultats. La campagne annuelle sur le port de la ceinture de sécurité a été particulièrement réussie. Le comité a utilisé un programme «d'amende ou de séminaire» qui permettait aux gens de choisir entre payer une amende pour ne pas avoir bouclé leur ceinture ou regarder un film et écouter un homme de Thunder Bay qui a passé 16 mois dans le coma pour ne pas avoir bouclé sa ceinture.

Les résultats parlent d'eux-mêmes. Un sondage du comité a indiqué que le port de la ceinture à Thunder Bay était passé de 65 pour 100 à 83 pour 100. Marilyn Armstrong attribue cette réussite au charisme et à la détermination du comité.

Les membres du comité sont représentatifs de la collectivité. Outre les représentants du ministère et des forces de police locales, le comité regroupe des gens offrant des programmes de formation aux conducteurs, des agents de la Police provinciale de l'Ontario, des personnes travaillant pour des compagnies d'assurance, des chauffeurs d'autobus de la ville, des employés du bureau d'ingénierie de la ville, des représentants de l'Association canadienne des automobilistes et des membres du conseil des étudiants de l'Université Lakehead.

«Je n'ai jamais fait partie d'un comité comme celui-là, a dit Marilyn Armstrong. Nous faisons vraiment bouger les choses.»

### AU PREMIER RANG DE LA SÉCURITÉ

Pour les 250 agents du ministère chargés d'appliquer les lois sur les transports, le Programme de sécurité routière représente non seulement un document de politique, mais un renforcement de leur rôle – rendre les routes de l'Ontario plus sécuritaires pour ceux qui les utilisent.

*The results speak for themselves. Seat belt use in Thunder Bay has climbed to 83 per cent from 65 per cent according to a committee survey.*

*Les résultats parlent d'eux-mêmes. Un sondage du comité a indiqué que le port de la ceinture à Thunder Bay était passé de 65 pour 100 à 83 pour 100.*





*"Social marketing works by influencing public attitudes," says Public Education Manager Barbara Bisgrove. "The idea is to get people thinking about the results of their driving behavior."*

"THE ROAD SAFETY...IT STARTS WITH YOU" TELEVISION AD SHOWS THE REAL IMPACT OF A COLLISION ON EVERYONE INVOLVED.



L'ANNONCE TÉLÉVISÉE "LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE...ÇA VOUS CONCERNE" MONTRE L'IMPACT VÉRITABLE D'UNE COLLISION SUR TOUTES LES VICTIMES.

*"Le marketing social vise à modifier les attitudes du public, dit Barbara Bisgrove, chef de l'information du public. L'idée est d'inciter les gens à réfléchir aux conséquences de leur comportement au volant."*

training co-ordinator Rob Weafer. "That's very rewarding. What we do is important and we're proud of that."

Safety has always been part of the officers' job, but two major changes brought their role to the fore. The first change was deregulation of the trucking industry. Deregulation dramatically increased the number of trucks on Ontario highways and resulted in the development of a national safety code for commercial vehicles. The officers enforce the code, ensuring that commercial vehicles on Ontario highways are safe, that their loads are secure and their drivers are properly trained and licensed.

The second change came through the streamlining process that took place last year in the ministry's Compliance Branch. The officers were asked to redefine their jobs and present a plan outlining ways they could meet their responsibilities with reduced levels of management.

They identified safety – specifically ensuring that trucks on Ontario's highways are safe – as their first priority. And they became a self-managed group, working in teams and taking care of everything from inspecting vehicles to planning and budgeting to shift scheduling.

"Dave Carroll (manager of Central Region Drivers and Vehicles) and I went to the officers and asked 'how can we do our job and make an impact on road safety?'" says Weafer. "We've evolved from a regulatory control agency to a self-managed safety enforcement organization."

«Lorsque nous empêchons un véhicule dangereux de poursuivre sa route, nous sauvons peut-être la vie de quelqu'un, dit Rob Weafer, coordonnateur de la formation aux programmes d'application des lois. C'est très satisfaisant. Ce que nous faisons est important et nous en sommes fiers.»

La sécurité a toujours fait partie du travail des agents du ministère, mais deux changements majeurs ont accordé une nouvelle importance à leur rôle. Le premier a été la déréglementation du secteur du camionnage. La déréglementation s'est soldée par une augmentation spectaculaire du nombre de camions sur les routes de l'Ontario. Elle est à l'origine de l'élaboration d'un code national de sécurité pour les véhicules utilitaires. Les agents veillent à l'application du code et s'assurent que les véhicules utilitaires qui circulent sur les routes de l'Ontario sont sécuritaires, que leur charge est bien arimée et que leurs chauffeurs ont la formation et le permis appropriés.

Le second changement est le résultat du processus de simplification de l'année dernière, appliqué à la Direction de la conformité aux normes du ministère. Les agents ont été invités à redéfinir leur travail et à présenter un plan décrivant les façons dont ils pourraient s'acquitter de leurs responsabilités en réduisant le nombre de cadres.



Ils ont déclaré que la sécurité – particulièrement celle qui concerne les camions qui circulent sur les routes de l'Ontario – constituait la première priorité. Et ils sont devenus un groupe autonome qui travaille en équipe et s'occupe de tout, depuis l'inspection des véhicules jusqu'à la planification et l'établissement du budget, ainsi que l'organisation des horaires de travail.

«Dave Carroll (chef du bureau de l'immatriculation et des permis de conduire de la région du Centre) et moi-même, conclut Rob Weafer, sommes allés trouver les agents et leur avons demandé : "Comment pouvons-nous faire notre travail et accroître la sécurité routière?" D'organisme normatif que nous étions, nous sommes devenus une organisation autonome d'application des règles de sécurité.»

#### COMMENT FAIRE ÉVOLUER LES ATTITUDES ENVERS LA SÉCURITÉ?

Comment peut-on changer le comportement d'une personne agressive au volant? – une personne agressive est une personne qui conduit trop vite, talonne, change de voie sans prévenir, une personne qui ne se soucie ni de sa sécurité ni de celle des autres.

La réponse à cette question est ce qu'on appelle en publicité le marketing social.

«Le marketing social vise à modifier les attitudes du public, dit Barbara Bisgrove, chef de l'information du public. L'idée est d'inciter les gens à réfléchir aux conséquences de leur comportement au volant.»

Barbara Bisgrove, en collaboration avec l'agence de publicité du ministère et un comité qui réunissait Heather Clarke, de la Direction des politiques en matière de sécurité, et Debra Merowitz, Lynda Gourlay et Serge Jacob, de la Direction des communications et de l'information du public, a passé une grande partie de 1993-1994 à préparer une campagne de marketing social à l'appui du Programme de sécurité routière. La campagne comprend une annonce télévisée de 60 secondes qui montre l'impact émotionnel sur une famille à la suite d'une collision.

L'annonce, qui accompagne le message «La sécurité routière... Ça vous concerne», est dramatique et pousse à la réflexion; elle est différente de tout ce que le ministère a fait jusqu'ici. Elle est basée sur une campagne télévisée qui a contribué à modifier le comportement au volant dans l'état de Victoria en Australie.

Les employés du ministère reconnaissent que le marketing social ne modifiera pas le comportement des gens du jour au lendemain. «C'est un changement profond, admet Kim Devooght, sous-ministre adjoint et chef de la Division de la sécurité et des règlements. Cela va prendre des années.»

Cependant, les employés du ministère savent aussi que, si la publicité incite les gens à parler de sécurité routière, c'est qu'elle a mis en branle le processus de changement des attitudes – un premier pas vers l'objectif qui vise à rendre les routes de l'Ontario les plus sécuritaires en Amérique du Nord.

People at the ministry acknowledge that social marketing won't change people's attitudes overnight. "It's a sea change," Kim Devooght, assistant deputy minister in charge of safety and regulation, admits. "It's going to take years."

However, they also know that if the advertisement can get people talking about road safety, then it has started the process of changing the way they think about it – a first step in making Ontario's roads the safest in North America.

## The numbers tell the story

- 1,100 PEOPLE ARE KILLED AND ANOTHER 90,000 ARE INJURED EVERY YEAR ON ONTARIO ROADS. THAT'S ONE DEATH EVERY EIGHT HOURS; AN INJURY EVERY SIX MINUTES;
- COLLISIONS ARE THE SECOND-HIGHEST CAUSE OF DEATH AMONG PEOPLE UNDER 45 – SECOND ONLY TO CANCER;
- COLLISIONS ARE THE LEADING CAUSE OF DEATH FOR PEOPLE BETWEEN 16 AND 25;
- THE COST OF COLLISIONS IN ONTARIO IS ESTIMATED AT \$9 BILLION ANNUALLY;
- 85 PER CENT OF COLLISIONS ARE CAUSED BY DRIVER ERROR – MOST OFTEN BY AGGRESSIVE DRIVING;
- THERE ARE MORE THAN SIX MILLION DRIVERS IN ONTARIO TODAY; IN FIVE YEARS' TIME THAT FIGURE WILL RISE TO EIGHT MILLION;

## Les chiffres parlent d'eux-mêmes

- QUELQUE 1 100 PERSONNES SONT TUÉES ET 90 000 SONT BLESSÉES CHAQUE ANNÉE SUR LES ROUTES DE L'ONTARIO. C'EST-À-DIRE QU'IL Y A UN DÉCÈS TOUTES LES HUIT HEURES, UNE PERSONNE BLESSÉE TOUTES LES SIX MINUTES.
- LES COLLISIONS SONT LA DEUXIÈME CAUSE PLUS IMPORTANTE DE DÉCÈS CHEZ LES PERSONNES DE MOINS DE 45 ANS – IMMÉDIATEMENT APRÈS LE CANCER.
- LES COLLISIONS SONT LA PREMIÈRE CAUSE DE DÉCÈS CHEZ LES PERSONNES ÂGÉES ENTRE 16 ET 25 ANS.
- ON ESTIME À 9 MILLIARDS DE DOLLARS PAR AN LE COÛT DES COLLISIONS EN ONTARIO.
- 85 POUR 100 DES COLLISIONS SONT DUES À UNE ERREUR DU CONDUCTEUR – LA PLUPART DU TEMPS À UN COMPORTEMENT AGRESSIF AU VOLANT.
- AUJOURD'HUI, ON COMPTE PLUS DE 6 MILLIONS DE CONDUCTEURS EN ONTARIO. DANS CINQ ANS, CE CHIFFRE ATTEINDRA 8 MILLIONS.

## Serving our customers Le service à la clientèle



Every day, the 8,600 people who work for the Ministry of Transportation get involved in many different activities. MTO staffers build, maintain and patrol the province's highways, inspect and repair bridges, issue driver's licences and vehicle registrations, inspect commercial trucks, operate passenger ferries, work with urban transit systems and remote northern airports, conduct lab tests, review contract proposals and land use plans, and much more.

But if a typical day in the life of the ministry consists of hundreds of different tasks, the daily staff activities also have one thing in common: ministry people provide service to millions of clients and customers in all parts of the province.

In 1993-94, ministry staff stepped up their efforts to improve both the range and quality of services they provide, and the drive to improve customer service became part of normal business activities in each division.

es 8 600 personnes qui travaillent pour le ministère des Transports exécutent tous les jours un grand nombre d'activités différentes. Le personnel du MTO construit, entretient et surveille les routes de la province, inspecte et répare les ponts, délivre des permis de conduire et des certificats d'immatriculation des véhicules, inspecte des camions commerciaux, exploite des traversiers, travaille avec des systèmes de transport urbain et des aéroports dans les régions éloignées du Nord, procède à des tests de laboratoire, examine des propositions de contrat et des plans d'aménagement des terres, et fait bien d'autres choses encore.

Mais, si une journée typique de la vie du ministère comprend une multitude de tâches différentes, les activités quotidiennes du personnel ont aussi une chose en commun : les employés du ministère dispensent des services à des millions de clients dans toutes les régions de la province.

En 1993-1994, le personnel du ministère a multiplié ses efforts pour améliorer à la fois l'ampleur et la qualité des services qu'il dispense, et la volonté d'améliorer le service à la clientèle est devenue partie intégrante des activités normales de chaque division.

En janvier 1993, dans le cadre du projet pilote ServiceOntario, on a commencé à surveiller la réaction du public



In January 1993, the ServiceOntario pilot project began testing public response to eight self-serve kiosks across the province, modelled after automated banking machines. The ServiceOntario kiosks provide several MTO products or services – vehicle licence plate stickers; driver, vehicle and carrier record searches; address changes; and fine payments – and allow customers to use a major credit card.

The kiosks were a hit with the public, since they make dealing with the ministry easier and more convenient. After completing a successful pilot project, the ministry made plans during 1993-94 to expand the ServiceOntario concept and increase the number of kiosks throughout the province.

During 1993-94, the ministry also announced that it will introduce a credit-card-size Ontario driver's licence over the next five years. The new driver's licence will be easier to use, and give drivers greater security and faster service.

The ministry was involved in many other customer service initiatives throughout the province during fiscal 1993-94. In April 1993, for example, Transportation Minister Gilles Pouliot presented representatives of the Nishnawabe Aski Nation with a new video designed to promote greater awareness of safety at remote northern airports.

The province owns and operates a total of 22 airports north of the 50th parallel in communities accessible only by air and winter snow roads. The airports serve as vital links between remote northern communities and healthcare and other services in the south. The airport safety video is available in English, French, Cree and Ojibwe, and explains the need for caution by airport users, as well as the need to keep runways clear and safeguard airport equipment.

The ministry also provided \$160,000 in 1993-94 to establish a special Trucking Education Fund to help develop four new courses sponsored by the Ontario Trucking Association to improve truckers' business and management skills.

During 1993-94, MTO staff made significant strides toward expanding the many services they offer, and solid progress toward delivering them more effectively. Below are some of the most significant customer service improvements made during the year, and some of the people responsible for them.

à huit guichets libre-service installés en différents endroits de la province sur le modèle des guichets bancaires automatiques. Les guichets ServiceOntario dispensent plusieurs produits et services du MTO – vignettes pour la plaque d'immatriculation; recherches d'information sur les conducteurs, les véhicules et les transporteurs; changements d'adresse et paiement des amendes – et acceptent les principales cartes de crédit.

Les guichets, qui offrent un moyen pratique et facile de communiquer avec le ministère, ont été très bien accueillis par le public. Le projet pilote ayant donné de bons résultats, le ministère s'est préparé, en 1993-1994, à étendre le principe de ServiceOntario et à augmenter le nombre des guichets dans toute la province.

En 1993-1994, le ministère a également annoncé qu'il compte introduire, sur cinq ans, un permis de conduire de l'Ontario de la taille d'une carte de crédit. Le nouveau permis sera plus facile à utiliser et donnera aux conducteurs une sécurité accrue et leur permettra d'être servis plus rapidement.

Le ministère a pris beaucoup d'autres initiatives dans le domaine du service à la clientèle dans toute la province au cours de l'exercice 1993-1994. En avril 1993, par exemple, Gilles Pouliot, alors ministre des

Transports, a présenté aux représentants de la nation Nishnawabe Aski une nouvelle bande vidéo destinée à sensibiliser davantage la population aux questions de sécurité dans les aéroports en régions éloignées du Nord.

La province possède et exploite un total de 22 aéroports au nord du 50<sup>e</sup> parallèle dans des collectivités accessibles seulement par avion et par routes d'hiver enneigées. Les aéroports

sont le lien essentiel entre les collectivités en régions éloignées du Nord et les soins de santé et autres services dispensés dans le Sud. La bande vidéo sur la sécurité dans les aéroports est offerte en anglais, français, cri et oji-cri et explique aux utilisateurs des aéroports qu'ils doivent faire preuve de prudence, veiller à dégager les pistes d'atterrissage et entretenir l'équipement.

Le ministère a également consacré 160 000 \$, en 1993-1994, à l'établissement d'un fonds spécial d'éducation des camionneurs en vue de l'élaboration, sous le parrainage de l'Ontario Trucking Association, de quatre nouveaux cours pour aider les camionneurs à améliorer leurs compétences en affaires et leurs pratiques de gestion.

Au cours de l'exercice 1993-1994, le personnel du MTO a pris des mesures considérables pour étendre les nombreux services qu'il offre au public et pour les dispenser de façon plus

MTO'S PAT ANDERSON TRIES ONE OF THE MINISTRY'S ServiceOntario KIOSKS, DESIGNED FOR CUSTOMER EASE AND CONVENIENCE.



PAT ANDERSON UTILISE ServiceOntario UN DES GUICHETS AUTOMATIQUES DU MINISTÈRE CONÇUS POUR FACILITER LES TRANSACTIONS DE NOS CLIENTS.



#### BETTER WAYS TO SERVE TRANSIT CUSTOMERS

Millions of people in the Greater Toronto Area rely on public transit to get where they are going. In 1991, subways, buses and streetcars in the region carried 427 million riders on nine different transit services.

About 11 per cent of those riders travel on more than one transit service in one trip. Until now, the process of transferring between them has not always been simple or cheap.

For instance, if a commuter wants to take transit from Mississauga to downtown Toronto, it will mean paying one fare for the Mississauga Transit bus and then another fare for the Toronto Transit Commission subway ride.

Our commuter will also have to consult two route maps and phone two different transit services for schedules. It all adds up to inconvenience. Chances are, he or she will give up and take the car – risking snarled traffic and the parking charge.

During 1993, the province's Transit Integration Task Force looked for ways to make travel more convenient for people crossing municipal boundaries by transit.

For eight months, the task force, which included ministry staff, representatives from each transit system, labor and transit users, looked for ways to break down the barriers to create seamless regional transit.

"The point was to improve service, to co-ordinate routes and to work towards sharing resources," says Gary Corupe, senior policy adviser with the Passenger Transportation Policy Branch.

"Before, each transit system was doing its own thing. We thought that if everyone looked at the big picture, we could do more for customers. It was time to form a consolidated front."

By March 1994, the task force had come up with recommendations on ways to create a weekly single fare pass, a one-call information line and a single regional transit map.

"This was not the first time the province has tried to take the lead to integrate transit, but it was certainly the most successful," says Corupe.

#### GOOD CUSTOMER SERVICE PROTECTS CONSUMERS

More than a million used vehicles change hands in Ontario every year, more than half of them through private sales. Unfortunately, there are unscrupulous vendors out there. Some sell vehicles with liens against them – debts an unsuspecting buyer can then be held responsible for. These vehicles may even be repossessed, leaving buyers thousands of dollars poorer.

To solve these problems, the Ministry of Transportation joined forces with the Ministry of Consumer and Commercial Relations and the Ministry of Finance to develop a new product: the Used Vehicle Information Package. As of October 1993, private sellers of used vehicles were required to purchase the package and show it to prospective buyers, giving them the facts they need before they make an offer.

"All this information is now available in a convenient and accessible package for consumers," says Judy Iwachewski, manager of the project.

Armed with the package, buyers no longer have to rely on sellers to tell them who else may have owned the vehicle and what it was used for. The package helps consumers make well-informed decisions, boosting consumer confidence in the used-vehicle market.

efficace. On trouvera ci-après une description de certaines des améliorations les plus importantes qui ont été apportées cette année au service à la clientèle et de certaines des personnes qui en sont responsables.

#### AU SERVICE DES NAVETTEURS

Des millions de gens de la région du grand Toronto comptent sur les services de transport en commun pour se rendre à destination. En 1991, les métros, les autobus et les tramways de la région ont transporté 427 millions de passagers dans neuf services de transport différents.

Environ 11 pour 100 de ces voyageurs utilisent plus d'un service de transport en commun pour effectuer un seul déplacement. Jusqu'à maintenant, le transfert entre les services n'était pas toujours simple ni bon marché.

Par exemple, si une personne veut utiliser les services de transport en commun pour aller de Mississauga au centre-ville de Toronto, cela signifie qu'elle doit acheter un billet pour prendre le bus à Mississauga puis un autre billet pour utiliser le métro administré par la Commission de transport de Toronto.

Elle doit aussi consulter deux itinéraires et téléphoner à deux services de transport différents pour connaître les horaires. Cela fait beaucoup de complications. Il y a des chances pour qu'elle abandonne et prenne sa voiture – avec ce que cela comporte de risques d'embouteillage et de frais de stationnement.

Au cours de 1993, le Groupe de travail sur l'intégration des transports en commun a cherché des moyens de simplifier les déplacements des gens qui utilisent les services de transport en commun pour traverser les frontières municipales.

Pendant huit mois, le groupe de travail, qui regroupait des représentants du personnel du ministère, de chaque système de transport en commun, des syndicats et des usagers, a cherché des moyens d'éliminer les obstacles de façon à créer un système de transport régional intégré.

«L'idée était d'améliorer le service, de coordonner les itinéraires et de travailler au partage des ressources», dit Gary Corupe, conseiller principal en politiques auprès de la Direction des politiques de transport des voyageurs.

«Auparavant, chaque système de transport en commun agissait pour son propre compte. Nous avons pensé que, si tout le monde regardait le tableau d'ensemble, on pourrait en faire davantage pour les clients. Le moment était venu de faire front commun.»

En mars 1994, le groupe de travail avait élaboré des recommandations sur les façons de créer une carte d'abonnement hebdomadaire à tarif unique, une seule ligne téléphonique et une seule carte régionale des services de transport en commun.

«Ce n'était pas la première tentative de la province pour intégrer les transports en commun, mais c'est certainement la plus réussie», dit Gary Corupe.

#### MIEUX SERVIR LE PUBLIC POUR MIEUX LE PROTÉGER

Chaque année, on vend plus d'un million de véhicules d'occasion en Ontario, dont plus de la moitié dans le cadre de transactions entre particuliers. Malheureusement, certains vendeurs sont peu scrupuleux. En effet, il arrive parfois qu'un particulier achète sans le savoir un véhicule faisant l'objet d'un privilège, c'est-à-dire d'une dette qu'il devra assumer. Dans un tel cas, le véhicule peut même être saisi, ce qui se traduit par une perte de plusieurs milliers de dollars pour l'acheteur.

Soucieux de régler ces problèmes, le ministère des Transports, le ministère de la Consommation et du Commerce et le ministère des Finances ont créé un nouveau produit : la Trousse d'information sur les véhicules d'occasion. Depuis octobre 1993, les particuliers qui vendent un véhicule d'occasion sont tenus d'acheter cette trousse et de la mettre à la disposition des acheteurs intéressés au véhicule afin de leur donner tous les renseignements nécessaires avant qu'ils ne fassent une offre d'achat.

«Désormais, les consommateurs obtiennent tous ces renseignements dans une trousse pratique et facile à consulter», déclare Judy Iwachewski, chef de projet.

Les consommateurs n'ont plus besoin de se fier au vendeur pour obtenir la liste des propriétaires précédents du véhicule et savoir ce à quoi il servait. La trousse aide les consommateurs à faire des choix éclairés et leur donne davantage confiance dans le marché des véhicules d'occasion.

*Buyers no longer have to rely on sellers to tell them who else may have owned the vehicle and what it was used for.*

*Les consommateurs n'ont plus besoin de se fier au vendeur pour obtenir la liste des propriétaires précédents du véhicule et savoir ce à quoi il servait.*





# Maximizing the system

## Les efforts déployés pour maximiser le système

Keeping up with Ontario's transportation needs means maintaining the system as well as adding to it – a delicate balance, especially in times of economic uncertainty. MTO staff is leading the government's efforts to find new ways of delivering high-priority capital projects – projects that create thousands of jobs every year – while maintaining the quality of the province's existing network.

Dollar for dollar, in the past two years the ministry has invested more in renewing the transportation system than ever before. By taking advantage of new ways to finance projects, more efficient project management and a number of other changes, MTO has made more renewal and preservation possible.

One key to smarter spending is to focus more on preventive maintenance. It's about 50 times as expensive, for example, to rebuild a kilometre of

road than it is to seal a crack. And the longer a road goes without routine care, the more expensive the repairs become.

In 1993-94, the province spent \$540 million on everything from resurfacing and reconstruction of provincial highways to replacing worn-out bridges and culverts and adding turn lanes to make intersections safer.

Jim Thompson, head of program expenditure and control, says the ministry's focus is on ensuring roads are kept up to the highest possible engineering and safety standards. "Fiscal pressures mean we don't always have as much money as we'd like for all of our work. But road safety is a government priority, and we're doing our best to make sure that we commit the resources required to do the job."

Across the province in 1993-94, ministry staff found ways to renew our transportation system and make the best possible use of the network.

### BETTER ACCESS TO TRANSIT – FOR EVERYONE

One way to make the best possible use of Ontario's public transit systems is to make them available to more people. One of MTO's most ambitious – and important – plans for 1993-94 was to make major inroads in developing a transit system that is more accessible to everyone, including people with disabilities.

"Making conventional transit systems accessible means they will serve communities better and be used more," says Rob Barnes, manager of passenger mobility and services.

As of July 1993, all new transit buses in the province had to be fully accessible to people with disabilities to qualify for provincial subsidies. Improvements include lower floors, and the "kneeling" feature (where the front end dips down when the door is open), plus large lettering, high-contrast color destination signs, priority seating, additional lighting, and bright yellow hand and grab rails.

New stickers were developed to identify transit vehicles equipped with easier access features. The first vehicles to carry the sticker hit the road in December 1993.

All new transit facilities (such as bus and subway stations) must also be equipped with easier access features – such as escalators, elevators, tactile markings for people with vision impairments, easier access benches and automatic doors – to be eligible for provincial subsidies.

New technology is also making the province's transit services more efficient. London, for example, will soon install an automatic vehicle location and control system, which tracks its entire transit fleet, provides riders with actual bus arrival times, improves security for drivers and passengers and improves the management of the service.

Pour répondre aux besoins de transports de l'Ontario, il faut pouvoir à la fois entretenir le système et l'étendre – un équilibre délicat à maintenir, surtout à une époque d'incertitude économique. Le personnel du MTO est à la pointe des efforts déployés par le gouvernement pour trouver de nouvelles façons de réaliser des projets prioritaires d'investissement – des projets qui créent des milliers d'emplois tous les ans – tout en maintenant la qualité du réseau existant de la province.

En termes d'argent, le ministère a investi plus que jamais dans le renouvellement du système de transport au cours des deux dernières années. Grâce aux nouvelles façons de financer les projets, à une gestion plus efficace et à un certain nombre d'autres changements, le MTO a pu en faire davantage sur le plan du renouvellement et de la préservation du système.

La première chose à faire pour mieux gérer le budget, c'est de s'intéresser davantage à l'entretien préventif. Il en coûte environ 50 fois plus cher, par exemple, pour reconstruire un kilomètre de route que pour combler une fissure. Et plus on laisse la route sans entretien régulier, plus les réparations coûtent cher.

En 1993-1994, la province a dépensé 540 millions de dollars pour les routes, depuis le réasphaltage et la reconstruction des routes provinciales jusqu'au remplacement des ponts et des ponceaux usés et à l'ajout de voies de virage pour rendre les carrefours plus sécuritaires.

Jim Thompson, chef du contrôle des dépenses et de la mise en œuvre des programmes, dit que l'objectif du ministère est de veiller à ce que les routes satisfassent aux normes d'ingénierie et de sécurité les plus strictes possibles. «Du fait des contraintes financières, nous n'avons pas toujours autant d'argent que nous voudrions pour faire notre travail. Mais la sécurité routière est une priorité du gouvernement et nous faisons de notre mieux pour affecter les ressources dont nous avons besoin pour faire le travail.»

Dans toute la province, en 1993-1994, le personnel du ministère a trouvé des moyens de renouveler le système de transport et de faire le meilleur usage possible du réseau.

### DES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ACCESSIBLES – POUR TOUT LE MONDE

L'une des façons de faire un meilleur usage des systèmes de transport en commun de l'Ontario est de les rendre accessibles à davantage de gens. L'un des projets les plus ambitieux – et les plus importants – du MTO en 1993-1994 était de faire des progrès dans le développement d'un système de transport en commun qui soit plus accessible à tout le monde, y compris aux personnes handicapées.

«Des systèmes de transport en commun accessibles sont des systèmes qui servent mieux les collectivités et sont utilisés davantage», dit Rob Barnes, chef du Bureau des transports et des services adaptés.

À compter de juillet 1993, tous les nouveaux autobus de transport en commun de la province devaient être pleinement accessibles aux personnes handicapées pour bénéficier des subventions de la province. Les améliorations comprenaient un plancher surbaissé et le système d'«abaissement» (où l'avant du véhicule s'abaisse lorsque la porte s'ouvre), ainsi que des inscriptions en grosses lettres, l'indication de la destination en couleurs fortement contrastées, des sièges réservés, un éclairage supplémentaire et des rampes jaune vif.

De nouvelles vignettes ont été mises au point pour reconnaître les véhicules de transport en commun spécialement équipés pour être plus accessibles. Les premiers véhicules porteurs de la vignette ont commencé à circuler en décembre 1993.

Toutes les nouvelles installations de transport (comme les stations d'autobus et de métro) doivent aussi être équipées de

## The cost of keeping up the system

- IN 1993-94, THE PROVINCE SPENT \$540 MILLION TO RENEW AND MAINTAIN THE TRANSPORTATION NETWORK.
- PAVEMENT CAN LAST UP TO 15 YEARS BEFORE IT NEEDS RESURFACING, AND 25 YEARS BEFORE IT HAS TO HAVE MAJOR REPAIR WORK, IF IT'S PROPERLY MAINTAINED.
- BRIDGES NEED A FACELIFT EVERY 10 TO 15 YEARS, AND HAVE TO BE COMPLETELY REPLACED AFTER 35 TO 40 YEARS.

### KEEPING TRANSPORTATION COSTS COMPETITIVE

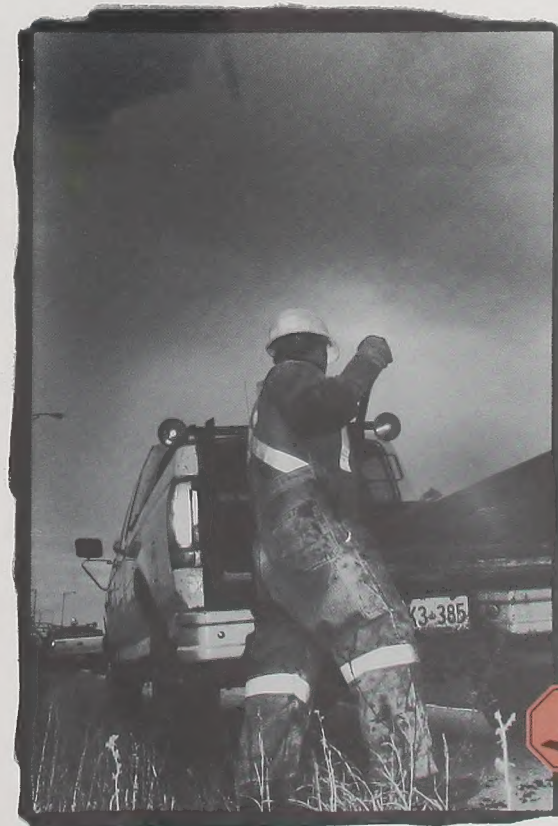
Transportation costs can often account for half the price of moving goods to market. That's one reason why on January 31, 1994, 25-metre tractor trailer combinations and 16.2-metre trailers became legal in Ontario.

It's estimated that these new, longer trucks could reduce shipping costs by between five and 10 per cent – a savings to Ontario business of up to \$100 million. It's also part of the move to intermodalism, or integration of the freight transportation system.

The new 16.2-metre length is quickly becoming the standard container size in North America for intermodal freight. This enables Ontario shippers and carriers to use the rail system with a broad range of products. This in turn reduces costs by helping goods – especially perishable items, such as food – get to market more quickly.

The new dimensions for trucks help make Ontario's rules more consistent with those that govern some of our largest trading partners, including other Canadian provinces and territories and U.S. states, says Rod Taylor, manager of the Freight Modal Policy Office.

THE LONGER A ROAD GOES WITHOUT PREVENTATIVE MAINTENANCE, THE MORE EXPENSIVE THE REPAIRS BECOME.



PLUS LONGTEMPS UNE ROUTE EST LAISSÉE SANS ENTRETIEN PRÉVENTIF, PLUS LES TRAVAUX DE RÉPARATION COÛTENT CHERS.

dispositifs qui les rendent plus accessibles – tels qu'escaliers roulants, ascenseurs, indications tactiles pour les personnes ayant un handicap visuel, bancs plus faciles d'accès et portes automatiques – pour avoir droit à des subventions de la province.

La nouvelle technologie contribue aussi à renforcer l'efficacité des services de transport en commun de la province. London, par exemple, installera bientôt un système automatique de contrôle et de repérage des véhicules qui permettra de surveiller l'ensemble du parc de véhicules, de communiquer aux passagers l'heure exacte de l'arrivée des autobus et d'améliorer la sécurité des conducteurs et des passagers ainsi que la gestion du service.

## Combien il en coûte pour entretenir le système

- EN 1993-1994, LA PROVINCE A DÉPENSÉ 540 MILLIONS DE DOLLARS POUR RENOUVELER ET ENTREtenir LE RÉSEAU DE TRANSPORTS.
- UNE CHAUSSÉE PEUT DURER JUSQU'À 15 ANS AVANT D'AVOIR BESOIN D'UN RÉASPHALTAGE ET JUSQU'À 25 ANS AVANT D'AVOIR BESOIN DE RÉPARATIONS MAJEURES SI ELLE EST ENTREtenUE RÉGULIÈREMENT.
- LES PONTS ONT BESOIN DE RESTAURATION TOUS LES 10 À 15 ANS ET DOIVENT ÊTRE REMPLACÉS APRÈS 35 À 40 ANS.

### COMMENT GARDER LES PRIX DES TRANSPORTS CONCURRENTIELS

Le prix du transport représente parfois la moitié de ce qu'il en coûte pour livrer les produits sur le marché. C'est l'une des raisons pour lesquelles, le 31 janvier 1994, les semi-remorques de 25 mètres et les remorques de 16,2 mètres sont devenues légales en Ontario.

On estime que ces nouveaux camions plus longs pourront réduire les coûts d'expédition de cinq à dix pour 100 – une économie de plus de 100 millions de dollars pour les entreprises de l'Ontario. Cela fait aussi partie du mouvement vers l'intermodalité, ou intégration des systèmes de transport des marchandises.

La nouvelle longueur de 16,2 mètres est rapidement en train de devenir la taille standard des conteneurs utilisés pour les systèmes de transport intermodal des marchandises en Amérique du Nord. Cela permettra donc aux expéditeurs et transporteurs de l'Ontario d'utiliser le système ferroviaire pour toutes sortes de produits. Cela réduira aussi les coûts en permettant de livrer plus rapidement les marchandises sur les marchés – particulièrement les articles périssables comme les produits alimentaires.

«Les nouvelles dimensions des camions permettent d'aligner les règles de l'Ontario sur celles qui régissent certains de nos partenaires commerciaux les plus importants, notamment les autres provinces et territoires canadiens et certains États des États-Unis», dit Rod Taylor, chef du Bureau des politiques relatives aux modes de transport des marchandises.

### THE PRICE OF NEGLECT

Average cost, per lane-kilometre, of:

Sealing a crack: \$500

Patching a hole: \$1,000

Resurfacing: \$80,000

Reconstruction: \$250,000

### LE COÛT DE LA NÉGLIGENCE

Coût moyen, par kilomètre-voie :

remplissage d'une fissure : 500 \$

remplissage d'un trou : 1 000 \$

réasphaltage : 80 000 \$

reconstruction : 250 000 \$

PETER JOKNIC  
SEALS A CRACK  
IN ONE OF  
ONTARIO'S  
HIGHWAYS – 50  
TIMES CHEAPER  
THAN REBUILDING  
A KILOMETRE  
OF ROAD.



PETER JOKNIC EST EN TRAIN DE REMPLIR UNE FISSURE SUR UNE DES ROUTES DE L'ONTARIO, 50 FOIS MOINS DISPENDIEUX QUE DE RECONSTRUIRE UN KILOMÈTRE DE ROUTE.



Copies of this annual report are available at \$2.50 each.

Publications Ontario  
880 Bay Street  
Toronto, Ontario  
M7A 1N8

Vous pouvez vous procurer des exemplaires de ce rapport au coût de 2,50 \$ l'unité.

Publications Ontario  
880, rue Bay  
Toronto (Ontario)  
M7A 1N8

**416-326-5300**

Toll-free long distance

Ou au numéro sans frais  
d'interurbain

**1-800-668-9938**

Cheques or money orders should be made payable to the Minister of Finance and payment must accompany order.

Les chèques et les mandats doivent être émis à l'ordre du ministre des Finances et doivent être joints à la commande.

ISBN 0843-4042

 **Ontario**

## Road Safety

**It starts  
with you**

 **Ontario**

## La sécurité routière

**Ça vous  
concerne**

 **Ontario**



50% recycled fibre with  
10 % post consumer waste.

50% de papier recyclé  
dont 10% de fibres  
post-consommation